

ČD železničář

léto / 2026 Časopis pro zaměstnance Českých drah



Téma:
Transformace ČD 2030:
Kudy vede naše
cesta k úspěchu?

Rozhovor
s Jiřím Ještou,
náměstkem
pro osobní dopravu

Den s:
Terezou Hruškovou,
dozorčí osobní přepravy

1,8 miliardy

Tolik jsme si vydělali jako Skupina ČD za uplynulý rok (takzvaný konsolidovaný hospodářský výsledek). Meziročně jsme si polepšili o 46 %, rekordním podílem k tomu přispěla osobní doprava.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

2 427 132 vlaků

České dráhy vypravily loni 2 427 132 vlaků. To je jeden vlak každých 13 sekund! Kromě toho, že jsme svůj vozidlový park obohatili o další ComfortJet, Vectrony i RegioFoxy, vyjeli jsme s nimi i dál než dříve – do Villachu a nově také do Kodaně. Dá se tedy říci, že je to sice dál, ale zato... lepší cestal!

168 milionů

Všechno, co děláme, děláme pro zákazníky. V roce 2025 jsme jich přepravili 168 milionů.

88 %

Naše vlaky jsme po železnici vozili s přesností 88,2 %, což je nejvíce od roku 2016. Přesnost se přitom nepočítá pouze v cíli. Vychází ze 47 milionů údajů, což odpovídá příjezdům a odjezdům prakticky ve všech stanicích a zastávkách.



Název a kontaktní údaje: České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IČO: 70994226 | DIČ: CZ70994226 | Tel.: +420 972 111 111 | E-mail: info@cd.cz
Datová schránka: e52cdsf | www.cd.cz

Vlastník (jediný akcionář): Česká republika. Podle ustanovení § 12 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, v platném znění, jediný akcionář – stát, vykonává práva akcionáře v akciové společnosti České dráhy prostřednictvím řídicího výboru.

Skutečný majitel: České dráhy, a.s., podle ustanovení § 7 zákona č. 37/2021 Sb., o evidenci skutečných majitelů, v platném znění, nemají skutečného majitele.

Šéfredaktor: Tomáš Lukašik

Redakce: Veronika Dlouhá, Petr Štáhlavský, Michal Makl, Vít Čepický

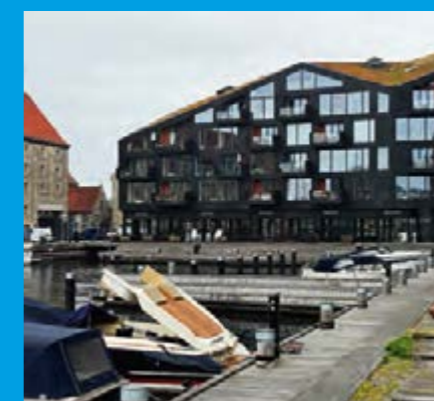
Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

Vydavatelský servis zajišťuje: České dráhy, a.s., Tiskárna Olomouc

E-mail: komunikace@cd.cz

Obsah

- | | | |
|---|---|---|
| 4 Foto vydání
ComfortJet v Kodani | 22 Den s
S naší dozorcí Terezou Hruškovou | 35 Od kolejí
Letní výzvy pro železnici |
| 6 Modrý svět
Novinky ze světa Skupiny ČD | 25 Od kolejí
Bateriové Pantery v Moravskoslezském kraji | 36 Historie s okřídleným kolem
Vlakem na dovolenou už přes sto let! |
| 12 Nepřehlédněte
Informace, které by vám neměly uniknout | 26 Ze skupiny
Novinky v DPOV | 38 Fotoreportáž
Rail Business Days 2026 |
| 14 Rozhovor
S náměstkem generálního ředitele Jiřím Ješetou o budoucnosti ČD | 28 Cestopis
Projeďte se ComfortJetem až do Kodaně | 40 Železnice v srdci
Kde děláme radost |
| 18 Téma
Kudy vede naše cesta k úspěchu? | 32 Od kolejí
Jak to bylo a je s push-pull vlaky? | 41 Tipy redakce
Co byste neměli minout |



Vysoutěžené linky

soutěže „EMU 400“ na provoz regionálních vlaků PID od roku 2030



København H
Copenhagen Central Station

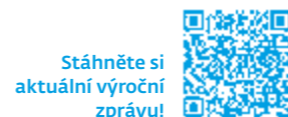
ComfortJet

CZ-CD 73 54 80-90 018-3 Afmpz 880

Modrá Kodani sluší

Moderní souprava ComfortJet Českých drah se na hlavním nádraží dánské metropole opravdu vyjímá. Vlaky státního dopravce DSB mají hlavně červený, bílý nebo šedý „kabát“, a tak večerní příjezd modrého vlaku rj 384, naší vlajkové lodě, v Kodani poutá pozornost. Pravidelné spojení Prahy, Berlína a Hamburku s dánským hlavním městem otevírá nové možnosti. Mimochodem kam se v Kodani můžete podívat, se dočtete v rubrice *Cestopis* na straně 28.

Co je u nás v ČD nového



Stáhněte si
aktuální výroční
zprávu!



Výsledky hospodaření za rok 2025: Zisk Skupiny ČD je 1,8 miliardy korun

Na výsledku se podílely všechny společnosti Skupiny ČD s výjimkou nákladní dopravy, která již druhým rokem čelí dopadům celoevropské krize. Velmi dobře si naopak vedla osobní doprava.

V loňském roce se nám dařilo. Konsolidovaný hospodářský výsledek Skupiny České dráhy v roce 2025 činil před zdaněním 1,8 miliardy korun, což je o 46 % lepší výsledek než v předchozím období.

Nejlépe si vedla osobní doprava, kde jsme dosáhli zisku 2,4 miliardy korun, tedy o 1,7 miliardy více než v roce 2024.

Vypravili jsme skoro dva a půl milionu vlaků, denně v průměru 6 650 spojů – pro zajímavost, jedná se o jeden vlak každých zhruba 13 vteřin. Postupně také rozšiřujeme nabídku mezinárodních spojení. Příkladem je přímé spojení Praha – Villach nebo od května i Praha – Kodaň. Přepřavili jsme 168 milionů cestujících, z nichž každý ujel v průměru 47,6 kilometru.

Pokračovala masivní obnova vozového parku. Do provozu vyjely nové soupravy ComfortJet, motorové jednotky RegioFox i nové lokomotivy Siemens Vectron řady 384, které dosahují rychlosti až 230 km/h. Dodávky nových vozidel budou pokračovat i v tomto roce.

Zahájili jsme také výstavbu nového opravárenského zázemí v Olomouci, Brně, České Třebové a Hradci Králové. Zároveň probíhají dokončovací práce na hale v Chebu, čerstvě jsme dokončili tu v Havlíčkově Brodě. Do roku 2031 plánujeme v investicích do oblasti servisu pokračovat, přičemž částka přesáhne 12 miliard korun. ■

» Loni jsme jezdili nejpřesněji za posledních deset let. Z více než 2,4 milionu vypravených vlaků jelo načas přes 88 procent spojů. I to se promítlo do vyšší spokojenosti zákazníků.



Michal Krapinec
předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Praha a Středočeský kraj zůstanou modré. I díky vám!

Středočeský kraj a hlavní město Praha jako objednavatelé dopravy představily 15. června 2026 nabídky na „zakázku století“. Po otevření obálek bylo jasné, že naše nabídka je cenově nejlepší. Výsledky soutěže ale prozatím nejsou finální, jednotlivé nabídky bude podrobně posuzovat hodnotící komise, která rozhodne pravděpodobně během léta.

Nabídku jsme podali my a společnost RegioJet, přičemž naše nabídka je 165,2 miliardy korun, Regiojet pak nabídl

183,6 miliardy. Základní kontrakt počítá s nákupem celkem 60 jednotek, nicméně opce umožňuje nákup až 133 kusů.

Zakázka na provoz části regionálních spojů Pražské integrované dopravy patří svým objemem mezi největší svého typu v Evropě – vítězný dopravce zajistí provoz těchto linek po dobu třiceti let.

Úspěch v tendru je pro nás velmi důležitý a ukazuje spolehlivost a konkurenceschopnost Českých drah.



Investoři mají o ČD zájem. Emitovali jsme eurobondy za 500 milionů eur

Od investorů jsme získali 500 milionů eur s velmi pěkným úrokem 3,750 % na financování obnovy vlaků a servisního zázemí. Zájem o naše dluhopisy byl dokonce několikrát vyšší, než kolik jsme na dluhopisovém trhu poptávali. Investoři především z prostředí bank, pojišťoven a penzijních fondů, často z německy hovořících zemí, nám nabízeli až 1,8 miliardy eur.

„Silný zájem investorů potvrzuje důvěru finančního trhu ve stabilitu Českých drah i v naší dlouhodobou strategii modernizace a rozvoje společnosti. Získané prostředky využijeme především k financování obnovy vozidlového parku a dalším investicím, které povedou ke zvyšování kvality služeb pro cestující,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Dluhopisy získaly od agentury Moody's rating na investičním stupni Baa1. Emise byla realizována za spolupráce mezinárodního syndikátu bank vedeného společnostmi Sociétés Générale a UniCredit a bookrunnery BNP PARIBAS, Erste Group, Intesa Sanpaolo S.p.A., ING a KBC.



ČD upravily organizační strukturu i složení dozorčích rad dceřiných společností

Změny v organizační struktuře Českých drah platí od 1. dubna 2026. Úsek Lidských zdrojů se nově jmenuje Interní podpora a nadále ho vede náměstek generálního ředitele Jan Staněk. Pod tento úsek nově přešel Odbor právní a Odbor centrálního nákupu.

Dřívější kancelář náměstka pro lidské zdroje, nyní Odbor odměňování, dále zajišťuje dosavadní agendu, zejména kolektivní vyjednávání, mzdy a benefity. Agenda zrušeného Oddělení mezinárodních vztahů se rozdělila mezi kancelář generálního ředitele a Úsek osobní dopravy.

Změny se dotkly také některých provozních a regionálních útvarů. Oblastní centra obchodu nově spadají pod Odbor regionální dopravy, Odbor správy a rozvoje majetku přešel pod úsek náměstka pro ekonomiku a majetek, stejně jako regionální správy majetku. Oblastní centra údržby jsou nově řízena Odborem servisu kolejových vozidel a Oblastní ředitelství osobní dopravy přešla pod Odbor provozu osobní dopravy.

Představenstvo Českých drah zároveň schválilo změny v dozorčích radách dceřiných společností ČD Cargo, Výzkumný Ústav Železniční, DPOV, DVI a ČD - Telematika. Nové složení těchto orgánů platí od 1. května 2026.

V dozorčí radě ČD Cargo nahradil Draga Sukalovského Daniel Chromec. Ve Výzkumném Ústavu Železničním skončili Jan Kasal, Josef Ťulpík, Lukáš Hegner a Vít Steklý, které nahradili Jan Górný, Milan Šír, Boris Latýn a Jan Klimek. V DPOV skončil Miroslav Zemánek a Lukáš Svoboda, novými členy jsou Bedřich Laube a Renata Maršíková. V Dopravně vzdělávacím institutu Janu Kasalovou a Josefa Bednáře nahradili Roman Štěrba a Martin Malášek. Do dozorčí rady ČD - Telematiky pak nově přišli Petra Misterková, Lubor Novák a Petr Juklíček, zatímco Jakub Rejzek ji opustil.

Cílem úprav je především jasnější rozdělení kompetencí a efektivnější fungování ČD i Skupiny ČD.



Více
fotek
nové
haly zde



Nová hala údržby na Vysočině

Ve středisku údržby Havlíčkův Brod jsme na konci května otevřeli novou, 67 metrů dlouhou dvoukolejnou halu údržby. Je vybavená obslužnými kanály, prohlížecími lávkami pro přístup ke střeše souprav, mostovým dvounosníkovým jeřábem s nosností až 12,5 tuny, elektromechanickými patkovými zvedáky pro zvedání kolejových vozidel a také zařízením pro odsávání výfukových spalin. Součástí projektu je zázemí pro zaměstnance, sklad olejů a čistička odpadních vod.

Halu postavila za 235 milionů Kč bez DPH společnost Hala HB, která sdružuje firmy Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a TSS GRADE. V Havlíčkově Brodě je nyní deponováno více než 50 vozidel, která obsluhují vlaky např. směrem do Kolína, Pardubic, Tišnova, Znojma nebo Slavonic.

V roce 2023 byla v Havlíčkově Brodě otevřena také moderní, ekologická halová myčka vlaků s maximální kapacitou 25 vozidel za 24 hodin. Po dobu modernizace myčky v Praze na ONJ v ní probíhá mytí i některých pražských elektrických jednotek.



Flotila RegioFoxů bude za chvíli kompletní. V létě dostaneme několik posledních kusů

Začátkem června jsme převzali motorové jednotky řady 847 s pořadovým číslem 105 a 106, tedy s posledními pořadovými čísly celé zakázky. Tyto dva RegioFoxy budou sloužit v Karlovarském kraji. Aktuálně zbývá dodat celkem sedm jednotek, které budou sloužit v Královéhradeckém kraji, konkrétně pod domovskou stanicí Trutnov.

Doma jsou již všechny středočeské a pražské „lišky“, všech 38 jednotek od polské firmy Pesa je ve svých depech v Praze-Libni a v Rakovníku. Z Pražské integrované dopravy vytlačily až 50 let staré motorové vozy řady 854 a významně zvýšily komfort cestování v metropolitní oblasti.

Rozšiřujeme nabídku v dálkové dopravě

Od začátku června 2026 jsme rozšířili nabídku komerčních spojů mezi Prahou a Opavou o druhý pár vlaků SC Opavan. Nový vlak jede ve čtvrtek odpoledne z Prahy do Opavy a vrací se v pátek dopoledne. Doplní již existující spojení, které nabízí dopravu z Prahy do Opavy v pátek odpoledne a v neděli odpoledne v opačném směru.

Od 14. června se pak rozšiřuje provoz komerční linky Ex41 Praha – Olomouc – Břeclav (– Slovensko). Již dříve plánovaná linka zahájila provoz s novým jízdním řádem 2026 v rozsahu jeden pár vlaků týdně. Nově budou jezdit vlaky mezi Prahou a Břeclaví čtyřikrát v týdnu, rámcově od čtvrtka do pondělí. Nabízejí rychlé spojení Prahy s vybranými městy na střední a jižní Moravě a některé ze spojů také rychlé spojení moravských měst s Bratislavou.

V opačném směru pojedou vlaky ze Slovenska v nové, atraktivnější poloze zhruba o čtyři hodiny později.

Třetí novinkou v dálkové dopravě bude nasazení lehátkového vozu ČD po dobu letní sezóny od konce června do konce srpna na noční pár vlaků EC Baltic Express.



Jezdíme do Hamburku a Kodaně

Ve spolupráci s německou DB a dánskou DSB jsme od 1. května 2026 rozšířili provoz jednotek ComfortJet do Hamburku a Kodaně. Přestože se oprava tratě z Berlína do Hamburku protáhla až do poloviny června, naše soupravy už dorazily k Severnímu moři. Naši zahraniční kolegové je potřebují pro plánovaný provoz mezi Hamburkem a Kodaní, kde od začátku května zajišťují jízdu dvou párů vlaků. Proto vznikl výlukový jízdní řád a oběh pro naše vlaky, které dvakrát denně oběma směry míří na sever Německa po odklonové trati přes Stendal, Uelzen a Lüneburg. Plný provoz spojů Berliner ve dvouhodinovém intervalu do Hamburku, až třikrát denně do Kodaně a jednou denně do Kielu je plánovaný od 14. června 2026.

Dva milníky najednou

Převzali jsme dvacátou, poslední soupravu ComfortJet. A jsou to dva roky od doby, co jsme se projeli první z nich. Jedna kapitola tak končí, druhá, navazující bude rozhodně stát za to! Spouštíme totiž testování režimu push-pull, ve kterém tlačí lokomotiva soupravu před sebou a strojvedoucí vše ovládá v řídicím voze v čele vlaku.



Vyhráli jsme spor s dopravcem RegioJet o 7 miliard korun

V dubnu 2026 rozhodl Vrchní soud v Praze ve prospěch Českých drah v soudním sporu se společnostmi RegioJet a Student Agency. České dráhy uspěly jak u Městského soudu v Praze, tak následně i u Vrchního soudu v Praze jako soudu odvolacího. Žaloba vycházela z tvrzení, že České dráhy měly v roce 2008 obdržet nedovolenou veřejnou

podporu ve výši přibližně 7 miliard korun v souvislosti s prodejem části svého podniku Správě železnic (tehdy SŽDC). Šlo o tzv. mrtvou dopravní cestu, tedy o pozemky, koleje a další železniční infrastrukturu.

Městský soud v Praze na začátku roku 2025 žalobu v plném rozsahu zamítl a zcela se ztotožnil s argumentací Českých

drah. Potvrdil, že se v daném případě nedjedalo o nedovolenou veřejnou podporu.

V březnu a dubnu 2026 případ přezkoumal Vrchní soud v Praze, který rozhodnutí soudu prvního stupně potvrdil. Zároveň na základě odvolání Českých drah uložil žalobcům povinnost uhradit náklady řízení, které přesahují 80 milionů korun.



Prodáváme nepotřebné lokomotivy a vozy

V květnu 2026 jsme nabídli k prodeji další nepotřebné lokomotivy a vozy. Patří mezi ně všechny stroje řady 1216 a velká část lokomotiv řady 380. Zbývající „třistaosmdesátky“ nabídneme potenciálním kupcům ještě do konce roku.

Zájemci mohou odkoupit i další řady nepotřebných lokomotiv a vozů, například lokomotivy řady 242 a 151 nebo motorové vozy řady 810 a 854. Z osobních vozů jsou v nabídce například přípojné vozy k motorovým vozům a různé typy „koženek“.

Cena vozidel se odvíjí vždy od stavu a hodnoty konkrétního vozidla a pohybuje



se v řádu stovek tisíc až milionů korun. Vozidla, o která neprojeví zájem žádný kupec, zamíří do kovošrotu a uvolní v depech a na stanicích místo novým vlakům.

Loni získalo nového majitele více než 40 vozidel a téměř 300 jich bylo sešrotováno. Zájemci o starší vozidla byli z Česka, Polska a Německa.

Vlaky od Kladna a Kralup kvůli modernizaci Masarykova nádraží končí v Bubnech

Pokračující modernizace stanice Praha Masarykovo nádraží přináší změny v provozu některých příměstských linek Českých drah. V souvislosti s další etapou rekonstrukce kolejí a nástupiště, kterou realizuje Správa železnic, budou vlaky od Kladna a Kralup nad Vltavou až do konce letošního jízdního řádu – a z části i během příštího roku – začínat a končit ve stanici Praha-Bubny. Opatření se týká linek S4, S5, S54 a vybraných spěšných vlaků linek R24 a R45. Tyto spoje již nezajíždějí přes Negrelliho viadukt na Masarykovo nádraží. Spěšné vlaky mezi Prahou a Kladnem navíc nově zastavují také na zastávce Praha-Výstaviště.

Dílčí omezení se dotýká také vybraných spojů linky R42 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín, které jsou ukončeny ve stanici Praha-Vysočany. Důvodem je omezená kapacita Masarykova nádraží a potřeba zajistit dostatek kolejí pro nejvytíženější příměstské spoje. Náhradní autobusová doprava zavedena není. Cestující mohou využít pražskou MHD, zejména metro C mezi stanicemi Vltavská a Hlavní nádraží nebo metro B v úseku Florenc – Masarykovo nádraží. Aktuální jízdní řády jsou k dispozici ve vyhledávacích spojení, aplikaci Můj vlak a na webu Českých drah.



Virtuální realita jde do ostrého provozu

V druhé polovině května 2026 jsme pro zaměstnance uspořádali sérii akcí, jejichž cílem bylo představit nový školicí nástroj – virtuální realitu. Ta bude sloužit jako pomocník našim kolegyňám a kolegům v provozu, především vlakvedoucím a posunovačům.

Virtuální realita bude totiž od září letošního roku nedílnou součástí vzdělávání v ČD. Využívat ji budou jak zaměstnanci v zácviku, tak i ti s platnými zkouškami, a to v rámci pravidelných školení. Samotný projekt již prošel pilotním programem, ze kterého mimo jiné vyplynulo, že školení pomocí virtuální reality zvyšuje úspěšnost našich kolegů o 24%. A to už je znát, mimo jiné i na snížených nákladech.

Pro zaměstnance jsou v jednotlivých programech připraveny různé scénáře, které jim pomohou lépe pochopit vybrané provozní problematiky – například si mohou procvičit závazná slovní znění, návštěi nebo se mohou seznámit s ovládacími prvky vybraných vlakových souprav a jednotek. První testy projektu, stejně jako prezentace tohoto nového školicího nástroje, se setkaly s pozitivním ohlasem kolegyň a kolegů. Budeme tedy pracovat na dalších scénářích, abychom nabídli školení prostřednictvím virtuální reality rozšířili a mohli ji co nejdříve představit v praxi.



Dvě třetiny nálezů se vrací majitelům

Ročně evidujeme přes 18 000 předmětů nalezených hlavně ve vlacích. Zhruba dvě třetiny těchto věcí – konkrétně 12 907 – se i díky vám vrátilo majitelům. V uplynulém roce cestující zapomněli v našich vlacích např. přístroj na přípravu párků v rohlíku, terč na šipky, dětský monitor dechu nebo matraci. Dlouhodobě patří mezi nejčastější nálezy zavazadla a elektronika, jako jsou mobilní telefony, tablety nebo notebooky. Právě elektroniky v poslední době přibývá. Její ztráta je pro

cestující velmi citlivá – často totiž obsahuje důležitá data i osobní informace.

Víte, co dělat nebo jak si poradit, když vy nebo někdo z vašich známých zapomenete něco ve vlaku? Pokud si to uvědomíte hned po výstupu, volejte Centrální zákaznický servis ČD na telefonním čísle 221 111 122. Operátoři se mohou okamžitě spojit s vlakovou četou a ta může hned pátrat po vašem majetku. Pokud si vzpomenete později, podívejte se na web www.eztraty.cz, kam průběžně zapisujeme informace o nalezených věcech.

eBenefity: Podpora vašeho zdraví, vzdělávání i relaxu

Od dubna 2026 máte jako zaměstnanci Českých drah nový benefit – eBenefit poukázky společnosti Up ČR. Na vaši zaměstnaneckou stravenkovou kartu Up ČR tak přibyl nový účet, na který vám byl (nebo bude) nahrán finanční kredit určený na podporu zdraví, sportovních a volnočasových aktivit, vzdělávání, kultury nebo relaxace.

eBenefit je určen zaměstnancům Českých drah v pracovním poměru, kteří splňují stanovené podmínky pro jeho přiznání. O příspěvek není potřeba žádat – pokud na něj máte nárok, je vám kredit nahrán automaticky, a to v závislosti na datu vašeho nástupu do pracovního poměru. Výše příspěvku se pak odvíjí od vaší příjmové kategorie.

Nový benefit můžete využít u široké sítě partnerů společnosti Up ČR, která zahrnuje přibližně 7 000 provozoven a poskytovatelů služeb po celé České republice. Příspěvek lze použít například v lékárnách a optikách, na sportovní aktivity, vstupenky do kin a divadel, vzdělávací kurzy, wellness pobytů

nebo další aktivity podporující zdraví a aktivní životní styl. Ovšem příspěvek na cestovní a relaxační pobyty a dětské tábory je v roce 2026 možné čerpat jen prostřednictvím společnosti ČD Travel.

Správa eBenefitu je jednoduchá a přehledná prostřednictvím aplikace Můj Up. V ní si můžete zkontrolovat aktuální zůstatek, sledovat historii čerpání nebo vyhledat smluvní partnery. Z důvodu platné daňové legislativy je váš eBenefit účet rozdělený do dvou kategorií – Zdraví a Ostatní, mezi nimiž můžete prostředky snadno přesouvat. Před nákupem proto doporučujeme zkontrolovat, že máte v příslušné kategorii dostatečný kredit.

A jak je to s platností prostředků? Kredit připsaný v roce 2026 budete moci využívat až do konce roku 2028, kredit nahraný v lednu 2027 bude platný do konce roku 2029. Díky tomu získáte dostatek času na jeho smysluplné využití podle vlastních potřeb a zájmů.

Podrobné informace o podmínkách čerpání, výši příspěvku, termínech nahrání kreditu a seznamu partnerů najdete na intranetu v sekci Benefity, nebo pište na ebenefity@cd.cz. Věříme, že nový eBenefit rozšíří možnosti, jak podpořit vaše zdraví, osobní rozvoj i aktivní trávení volného času. ■



Pomůcky jízdního řádu nově na úložišti Českých drah

Od poloviny června 2026 se k pomůckám jízdního řádu Českých drah už nedostanete přes Portál provoz Správy železnic. Nově všechny pomůcky jízdního řádu, které České dráhy vydávají, najdete na Portálu dráhy, vlastním úložišti ČD. Jsou tam zveřejněny dokumenty s platností od 14. června 2026.

Na novém úložišti jsou k dispozici Plány řazení vlaků dálkové i regionální dopravy včetně grafického řazení, Rozkazy o dovodu vlaků pro dálkovou i regionální dopravu, oběhy lokomotiv, směrové tabule a další související dokumenty.

Na Portálu provoz Správy železnic jsou nadále zveřejněné pomůcky, jejichž autorem je Správa železnic, tedy například knižní jízdní řády, nákrešné jízdní řády, Přípoje mezi vlaky osobní dopravy či údaje o příjezdech a odjezdech vlaků v jednotlivých stanicích.

Portál dráhy je ze sítě ČD dostupný všem zaměstnancům Českých drah automaticky, bez nutnosti přihlášení. Mimo síť ČD je potřeba se do portálu přihlásit pomocí uživatelského jména a hesla. Pokud si nepamätujete své přihlašovací

údaje, neváhejte se obrátit na Helpdesk 212 111 999. Další podrobnosti najdete na intranetu ČD.

Nové úložiště je přechodným řešením, do budoucna plánujeme informace zpřístupnit způsobem, který usnadní jejich vyhledávání a práci s nimi.



Tudy se dostanete na Portál dráhy.

Už máte novou VPN?

Pracujete občas z domova, na služební cestě nebo se potřebujete připojit do firemní sítě mimo prostředí Českých drah? Bez nové VPN, kterou jsme v květnu zavedli, to nepůjde. Pokud ji ještě nemáte, doporučujeme neotálet a zařídit si ji.

Nové řešení vzdáleného připojení je součástí dlouhodobé modernizace IT infrastruktury Českých drah a přináší vyšší úroveň zabezpečení, stabilnější připojení i jednodušší způsob přihlašování.

Změna se týká především způsobu přihlašování, které je jednodušší, a přitom bezpečnější díky vícefaktorovému ověřování. Podrobný návod „Jak na novou VPNku“ najdete na intranetu. V případě, že jste vzdálené připojení ještě nikdy nepoužívali, můžete o něj požádat prostřednictvím formuláře na portálu CAO.

Po připojení přes novou platformu budete mít přístup ke stejným interním systémům a aplikacím jako dosud, nicméně vzhledem k rozsahu firemní sítě doporučujeme nové připojení zařídit a vyzkoušet dřív, než ho budete akutně potřebovat, protože některé lokální aplikace nebo specifické pracovní postupy mohou



vyžadovat dodatečné nastavení. Pokud narazíte na jakýkoli problém, obraťte se na Helpdesk.

Do nové VPN se standardně dostanete v zemích EU a Schengenského prostoru, pokud potřebujete pracovat z jiné země, je o přístup potřeba požádat předem přes Helpdesk.

V případě nejasností nebo problémů je vám k dispozici Helpdesk i podrobné návody na intranetu v sekci IT podpora. A jedno doporučení – pokud budete potřebovat nahlásit problém, uveďte do požadavku i případnou chybovou hlášku a čas, kdy k němu došlo. Pomůžete tím technikům rychleji vyřešit váš požadavek.

Vst^Upte do světa
smysluplných benefitů

Up Benefit
by Upcoop

Čeká nás doba soutěžní

Jiří Jeřeta

Náměstek generálního ředitele
a člen představenstva odpovědný za osobní dopravu

Léto je časem cestování, a tak se toto číslo Železničáře věnuje letním novinkám v osobní dopravě a prázdninovým cílům. A to je ideální příležitost požádat o rozhovor Jiřího Jeřetu, člena představenstva a náměstka generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Zeptali jsme se ho na plány Českých drah v osobní dopravě na příští roky.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Pane náměstkú, letošní rok je ve znamení nových cílových destinací v zahraničí. Začali jsme jezdit do rakouského Villachu a do Kodaně. Na které další mezistátní trasy cílíme?

Je pravda, že za sebou máme zásadní rozšíření nabídky mezistátních vlaků. V prosinci 2024 jsme zavedli s PKP Intercity Baltic Express z Prahy do Gdyně, v prosinci 2025 jsme prodloužili spoje Vindobona Praha – Wien – Graz až do Villachu a od 1. května jsme se vrátili, byť zatím jedním párem spojů, do Hamburku a nově jsme začali jezdit také do Kodaně.

Takový rozvoj mezistátní dopravy tu dlouho nebyl a je možný jen díky našim investicím do moderních vlaků. Těží z nich i čeští cestující v rámci celého vnitrostátního úseku Děčín – Praha – Brno – Břeclav linek Ex3 a Ex5. Jsme rádi, že se nám podařilo na všech tranzitních spojích přes Českou republiku z Maďarska nebo Rakouska do Německa a zpět nasadit soupravy ComfortJet a zvýšit tak kvalitu nebo potřebnou kapacitu těchto spojů.

14 Nabídku mezistátních linek bychom chtěli dále rozšiřovat, ale její rozvoj je daný vývojem poptávky a dostatečnou a dlouhodobě stabilní kapacitou dopravní cesty. Jako potenciálně velmi zajímavé z hlediska dalšího rozvoje sledujeme spojení do Německa, do Drážďan, Berlína nebo Frank-

furtu, nicméně zde opakovaně narážíme na dlouhodobé (i výhledově avizované) omezení dostupnosti konkurenceschopných tras pro dálkovou dopravu na území Německa.

Postupně rozvíjíme rychlé spojení z Prahy přes Olomouc na střední Moravu a dále na Slovensko, ovšem výluky nebo modernizační práce na tamní infrastruktuře omezují možnost četnějších a kvalitnějších spojů.

Brání rozvoji mezistátní dopravy také jiné faktory než jen shoda se zahraničními partnery?

Největším problémem současnosti je kapacita železniční infrastruktury a její rozsáhlé opravy prakticky po celé Evropě, a to včetně Česka. Ve směru na Německo je jediná elektrizovaná kapacitní trať přes Děčín a Bad Schandau, kterou silně vytěžuje nákladní doprava. Míří tudíž většina importu a exportu států západní Evropy. To samé platí o mezistátní osobní dopravě, a ještě je to důležitá příměstská trať pro Drážďany. Přitom na německé straně není v ideálním stavu – stále tam probíhají, a ještě řadu let budou probíhat, stavební práce. Dostat novou trasu přes toto úzké hrdlo je téměř nemožné.

Ale není to jediné problematické místo. Oprava tratě z Drážďan do Berlína sice pokročila, ale stále není vyřešen její špatný stav

v okolí Zossenu, kde se dál jezdí padesátkou. Do Bavorska se trať teprve modernizují a dokončení je v horizontu více než jedné dekády. Z Břeclavi do Vídně nás čeká modernizace tratě na 200 km/h, což už začalo z Břeclavi do Bratislavy. Oprava zastavila provoz ze Vsetína na Slovensko na téměř rok. Opravy omezují kapacitu a zpomalují vlaky i na dalších místech, například mezi Prahou a Ostravou dnes jezdíme minimálně o čtvrt hodiny déle, než by se dalo.

Co nás čeká v osobní dopravě, když se podíváme do Česka? Velkým tématem poslední doby byl například tendr na rychlíkovou linku do Domažlic a dále do Bavorska.

To je pravda, ale jde rozhodně o zcela odlišné soutěže. Soutěž na část linek PID je určitě největší v historii české železnice. Celý proces běží zhruba dva roky a teď, když spolu koncem května mluvíme, finišujeme přípravu nabídky, kterou podáváme do soutěže 15. června. Součástí tendru je také naše soutěž na nové velkokapacitní elektrické jednotky označované jako EMU 400. Práce na nabídce v této soutěži je naše priorita (pozn. red.: Středočeský kraj a Praha v době uzávěrky tohoto čísla otevřely obálky s nabídkami, nabídka ČD je cenově nejnižší; více na str. 7).

» Pokud říkám, že chceme uspět ve všech klíčových tendrech, pak to ale neznamená, že ty ostatní příležitosti hodíme přes palubu. Poctivě se budeme věnovat nabídkám i v soutěžích menšího rozsahu.

Naopak soutěž na linku do Mnichova byla rychlá, je na krátké období a teprve nadcházející měsíce ukážou, zda byla vítězná nabídka připravena seriózně, nebo zda chtěl konkurent vyhrát za každou cenu. I za cenu, že prodělá kalhoty. Ale Mnichova se nevzdáváme. Už nyní se připravujeme na velký česko-německý tendr, který má vybrat dopravce na celou linku z Prahy až do Mnichova, a nejen k hranicím, jako to bylo teď. Je na dobu 15 let s požadavkem na nová vozidla.

Řada našich kolegů se připravuje také na změnu dopravce na rychlíkové lince R9 Vysočina a v regionální dopravě v Ústeckém kraji, a to od prosincové změny jízdního řádu. Soutěže na tyto provozní soubory se uskutečnily už před několika lety. Je to však malý zlomek toho, co nás při obhajobě výkonů čeká. Dá se říct, že nastala doba soutěžní.

Jak to máme vnímat – doba soutěžní? Vždyť v nedávných letech proběhlo mnoho soutěží na výkony v dálkové i v regionální dopravě a někde jsme výkony obhájili, někde jsme získali nové a jinde jsme je ztratili. A soutěžilo se hodně.

Ano, soutěžilo se hodně, ale bude se soutěžit ještě víc. Blíží se konec některých starších kontraktů, například linka Ex2 a R18, kterou jsme získali v tzv. rozstřelu lepší nabídkou, než měla konkurence, a jezdit ji budeme minimálně do roku 2028. Jiné soutěže byly na kratší dobu, třeba jen na šest let. To je případ souboru Morava, který převezmeme v prosinci 2027, ale protože je na krátkou dobu, bude nutné ho během pouhých několika let znovu přesoutěžit. Podobné je to s balíčkem JIH, který máme zaslavněný do roku 2031.

Obdobné je to v regionální dopravě – do roku 2035 skončí velké množství smluv, zhruba 90% výkonů závazkové železniční dopravy v celé České republice. Největší balík smluv v regionální dopravě skončí v roce 2029, zhruba polovina našich výkonů, a další velký balík smluv platí do roku 2034. Jenom České dráhy mají uzavřeno více než 40 smluv na zajištění dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby v dálkové a v regionální dopravě. Další provozní soubory provozují ostatní dopravci. A to vše už bude soutěženo podle aktuálních pravidel v otevřených tendrech, na které se chystáme.

Když vezmeme v úvahu, že soutěž na dopravní obslužnost trvá zhruba rok a dopravce potřebuje také nějaký čas

Pohled přes hranice: Po 30 letech soutěží drží DB dvě třetiny trhu

V roce 1994 převedlo Německo objednávku regionálních vlaků ze spolkové na zemskou úroveň a jednotlivé spolkové země se tak staly objednatelem regionální veřejné dopravy. V největší míře se to týká Bavorska, kde první otevřenou zakázku na provoz vlaků uzavřely před 30 lety – jižně od Mnichova měla převzít provoz nová společnost BOB. První pokus ovšem dopadl totálním fiaskem. Nové vlaky byly poruchové a veřejnou dopravu musely zachránit DB Regio se starými soupravami.

Přesto se proces liberalizace nezastavil a BEG, objednatel dopravy zřízený spolkovou zemí Bavorsko, se od té doby poučil. Za 30 let udělil na železniční síti o délce 6 000 km, rozdělené do 32 provozních souborů (to je v průměru 200 km tratí na jeden provozní soubor), zhruba 120 zakázek s různou délkou platnosti.

Některé vybrané oblasti však nadále zůstávají pro výběrové řízení tabu. Je to například síť S-Bahn Mnichov obsluhovaná tisíci vlaků denně. Přímé zadání této zakázky DB Regio souvisí s obavou, že nový dopravce by nemusel zvládnout tak velký objem dopravy, což by znamenalo zhroucení veřejné služby v celé aglomeraci Mnichova. Rozdělení na menší celky by zase ohrozila provázanost celého systému.

Před 30 lety zajišťovala celý roční objem dopravy v Bavorsku v objemu 82 mil. vlkm pouze DB Regio (podíl 100%), ale dnes se na provozu podílejí také dopravci Agilis, ÖBB Arverio a DLB. Roční objem provozu stoupl i díky zavedení Bayern-Taktu na 137 mil. vlkm. Největší podíl výkonů si uchovala DB Regio, a to 67%. Počet cestujících v regionální dopravě v Bavorsku vzrostl během 30 let o 66%, což z velké míry ovlivnilo zavedení síťových jízdenek.

Zkušenosti z otevření železničního trhu v Bavorsku jsou však smíšené. Zavedení taktové dopravy a nasazení nových vozidel by určitě přišly i bez výběrových řízení. Naopak poruchy, dětské nemoci vozidel a výpadky v provozu byly spojené i se soukromými dopravci.



na přípravu, protože pokud má nasadit nové vlaky, potřebuje alespoň tři až čtyři roky na jejich dodání, musejí objednatelé vyhlášovat soutěže s podobně velkým předstihem. Proto budeme v příštích letech doslova zavaleni novými soutěžemi.

To je skutečně velký balík výkonů. Obhájíme je?

Bylo by neseriózně slibovat, že obhájíme všechno, a že si ještě uloupneme kousek ze současných výkonů soukromníků. Každý si spočítá, že když jsme měli před liberalizací trhu 100% výkonů, že stejné číslo po úplné liberalizaci mít nemůžeme. Ale děláme maximum, abychom zůstali nejvýznamnějším partnerem objednatelů při zajištění závazkové dopravy napříč celou Českou republikou.

Abychom vyhráli, musíme dát konkurenceschopnou cenu. Minimálně 90% hodnocení zakázek míří na cenu a nečekám, že se to v budoucnosti změní. Ta cena musí pokrýt naše náklady, a ještě vytvořit přiměřený zisk, abychom mohli společnost dál rozvíjet. Proto musíme být

efektivnější. A to ovlivňujeme my všichni – od kolegů a kolegů z vlakových čet a z řad strojvedoucích přes techniky v údržbě až po vedoucí zaměstnance.

Pro představu naši cenu velmi ovlivňují náklady na zaměstnance, bez kterých se ale naše podnikání neobejde. Je to zhruba čtvrtina nákladů firmy. Mezi další velké nákladové položky patří odpisy, tedy amortizace vozidel a dep, spotřeba energií a paliv, údržba a náklady na financování nových vlaků. Úspora v každé z těchto položek znamená větší šanci na výhru v soutěži.

Existuje nějaké číslo, kolik výkonů chceme obhájit?

Obhájit a získat bychom chtěli všechny výkony, které se budou soutěžit. Ale jak jsem řekl, jsme realisté a každému je jasné, že vyhrát chtějí všichni. Nicméně rozumím, že každého zaměstnance, který spojí svou budoucnost s Českými drahami, zajímá, kolik výkonů budeme reálně zajišťovat. Jako zodpovědní manažeři máme zpracované různé modely – od optimistických po pesimistické včetně opatření, jak

na takový vývoj reagovat. Naším strategickým cílem je udržet více než 70% výkonů na české železnici, což by byl podobný vývoj jako v sousedním Německu.

Jsou nějaké provozní soubory, které chceme vyhrát, a které jsme naopak ochotni obětovat?

Ne, obětovat nic nechceme, ale priority stanovené máme. Primárně chceme uspět ve všech velkých klíčových soutěžích a také všude tam, kde to dává ekonomický smysl. Pokud říkám, že chceme uspět ve všech klíčových tendrech, pak to ale neznamená, že ty ostatní příležitosti hodíme přes palubu. Poctivě se budeme věnovat nabídkám i v soutěžích menšího rozsahu.

To znamená, že nabídneme takovou cenu, aby pro nás zakázka nebyla ztrátová a dovolila další fungování Českých drah. Nabídku připravujeme podle nákladů na zaměstnance, na údržbu vozidel a na jejich provoz, nákladů na energie a s přihlédnutím ke všem dalším skutečnostem, které ji ovlivňují. Třeba když padne zakázka do období, kdy musí projít používaná

vozidla vyvazovací opravou, tak se i tato údržba do naší kalkulace propíše. I na vyvazovačky si musíme vydělat a věřím, že všichni naši zaměstnanci potvrdí, že se o vozidla staráme zodpovědně a dáváme jim potřebnou péči. Nejsem si jistý, zda a v jakém rozsahu to samé dělají i ostatní dopravci. ■

Jiří Jeřeta

Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní ve Strakoněch. Na železnici začal jako výpravčí v roce 1994 a prošel celou strukturou u státní organizace a následně u akciové společnosti České dráhy. Působil jako ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD. V této roli se významně podílel na modernizaci služeb pro cestující, rozvoji e-shopu Můj vlak a rozšiřování komerčních nabídek. Od května 2020 je členem představenstva a náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu.

ČD 2030 aneb Kudy vede naše cesta k úspěchu

České dráhy čekají v příštích letech zásadní změny. S proměnou trhu přicházejí nová očekávání zákazníků, nové typy vozidel i nové nároky na jejich servis. Mění se také ekonomické prostředí, ve kterém působíme – dnes zajišťujeme přibližně 84 % osobní železniční dopravy v České republice, nicméně většina současných smluv vyprší do roku 2035. Rostoucí konkurence a nové tendry, na něž se musíme připravit, nás proto vedou k hledání nových cest k úspěchu.

Redakce | Foto: archiv

Program Transformace ČD 2030 stojí na modernizaci vozidel, kvalitních službách, vyšší efektivitě a odpovědném hospodaření. Zároveň navazuje na to nejčennější, co máme – zkušené zaměstnance, silnou značku a důvěru cestujících. Věříme, že díky nim budeme i v prostředí stále otevřenější konkurence první volbou pro cestující a silným hráčem na české železnici.



Liberalizace železniční dopravy

Jejím cílem je umožnit dalším dopravcům vstoupit na železniční trh a postupně snížit podíl dominantního (státního) dopravce. To se projevuje zejména vypsáním soutěží na provoz různých druhů linek, v nichž mohou o zakázky soupeřit všichni existující dopravci. Podle ministerstva dopravy má otevření trhu přispět k rozvoji konkurence v železniční dopravě, a tím ke zvýšení kvality služeb pro cestující a k efektivnějšímu využívání veřejných prostředků.

Liberalizace je tedy důsledkem systémových změn, které stát postupně zavedl v rámci modernizace a otevření české železnice konkurenci.

Česká železnice se v posledních dvou desetiletích vydala cestou strukturálních změn, které zásadně proměňují její tvář i fungování. V roce 2003 vznikla dnešní Správa železnic, která převzala správu a rozvoj železniční sítě, a České dráhy se ujaly role dopravce. Cílem tohoto modelu, který prosazuje oddělení provozovatele infrastruktury od dopravců, je vytvoření otevřenějšího trhu – liberalizace.

Pravidla změn i liberalizace, což je dlouhodobý celoevropský trend, nastavil stát, mimo jiné v návaznosti na evropskou dopravní politiku a legislativu. České dráhy se tak staly součástí otevřeného železničního trhu. A to je pro nás příležitost k rozvoji – můžeme změny využít k tomu, abychom zůstali silným dopravcem, jasnou volbou pro cestující a stabilním zaměstnavatelem.

Hlavní fáze liberalizace nás teprve čeká

České dráhy dnes zajišťují přibližně 84 % závazkové dopravy, avšak většina platných smluv vyprší do konce roku 2035. Tím se postupně uvolní až 88 % trhu. V závazkové dopravě je v současné době definováno celkem 79 soutěžních souborů, z toho 49 regionálních a 30 dálkových. Z těchto 49 regionálních souborů jich dnes České dráhy provozují 30, přičemž v roce 2035 zůstane v platnosti pouze jedna tato smlouva. V dálkové dopravě pak České dráhy aktuálně zajišťují 23 z 30 souborů a všechny tyto smlouvy vyprší nejpozději do konce roku 2035.

Rok 2035 je tedy klíčovým milníkem v závazkové dopravě. Dojde k zásadnímu přerozdělení trhu, přičemž už v roce 2030 začnou platit nové smlouvy pokrývající přibližně 30 % trhu.

A my budeme připraveni. Naším cílem je propojit transformační program ČD s konkrétními a měřitelnými hodnotami napříč celou firmou – od vrcholového managementu až po jednotlivé zaměstnance. Každý má své místo a úkoly, jejichž splnění rozhodne o tom, jaký bude výsledek. O tom, jak zdravá a konkurenceschopná firma budeme za pět či deset let, jakou budeme nabízet perspektivu zaměstnání a jak budeme vnímáni zákazníky.



180 milionů přepravených cestujících s dobrou zákaznickou zkušeností ročně

Transformace ČD 2030 v kostce

I přes liberalizaci chceme zůstat dominantním hráčem na českém železničním trhu a rozhodně chceme být první volbou pro cestující. V řeči čísel to znamená 180 milionů přepravených cestujících s dobrou zákaznickou zkušeností ročně.

Abychom toho dosáhli, vznikl transformační program, který stojí na třech pilířích:

1. Modernizace vlakové flotily a její údržby

V nejbližších letech nás čekají v této oblasti zásadní změny. Regionální doprava se postupně přesouvá od diesellových vozidel k elektrickým a bateriovým jednotkám, zatímco ta dálková přechází od klasických vozů volného oběhu k moderním jednotkám. Nejde však pouze o obnovu vozidel, ale o změnu celého modelu, na kterém osobní doprava stojí.

To s sebou přirozeně nese potřebu modernizace a kapacitního posílení servisních a logistických středisek. Chceme rozvíjet interně realizovanou údržbu a specializaci jednotlivých lokalit, stejně jako výměnný systém. Důležitou složkou servisu bude zavádění monitoringu, diagnostiky vozidel a preventivní údržby. Současně musíme reagovat na očekávaný pokles objemu údržby a řešit budoucnost nezasmulvných vozidel a kapacit, které přestanou odpovídat nové struktuře našich výkonů a flotily.

To, že budeme sami provádět cenově konkurenceschopnou údržbu, představuje jednu z podmínek našeho úspěchu v nabídkových řízeních. Síť servisních lokalit proto navážeme na jejich vytížení a reálné náklady tak, aby přispívala k finanční

stabilitě a efektivnímu hospodaření. Zároveň budeme rozvíjet i servis pro externí partnery, abychom zvýšili vytížení kapacit, a naopak snížili náklady v obdobích kolísání výkonů osobní dopravy. Velký důraz budeme klást také na údržbu podle skutečného stavu vozidel, což nám pomůže zvýšit produktivitu, snížit objem práce a přinese větší spolehlivost vozidel. Klíčový je rovněž soulad strategie servisu se strategií flotily a provozního zázemí – investice, vyřazování vozidel i rozvoj infrastruktury musíme řídit jako jeden systém.

Plánujeme, že do roku 2035 přibude v naší flotile přes tisíc nových železničních kolejových vozidel. Současně mezi lety 2025 a 2030 předpokládáme pokles počtu aktivních vozidel o 15 %, což odpovídá očekávanému poklesu našeho podílu na trhu po roce 2030. Omlazení flotily bude také znamenat výrazné snížení objemu údržby, tedy přizpůsobení kapacit. Budeme rozvíjet devět strategických lokalit pokrývajících celé území České republiky – České Budějovice, Plzeň, Praha-jih, Praha-Vršovice, Česká Třebová, Brno-Maloměřice, Bohumín a v rámci DPOV Veselí nad Moravou a Nymburk. Méně využívané lokality budeme naopak utlumovat.

2. Optimální nabídka spojů

V situaci, kdy nás v horizontu několika let čeká soutěž na většinu současných smluv a čelíme silící konkurenci, musíme o každou důležitou zakázku aktivně bojovat, ale zároveň musíme pečlivě zvažovat, o které zakázky vlastně chceme usilovat a za jakých podmínek. Nechceme jen získat co nejvíce výkonů. Musíme především zajistit, aby byly dlouhodobě ekonomicky udržitelné. Proto se budeme soustředit na kvalitní přípravu nabídek, jasné nastavení cen, odpovědnost za jednotlivé kontrakty a průběžné sledování jejich výsledků. Podstatná pro náš úspěch bude i otevřená a daty podložená komunikace s objednateli, která nám pomůže vyvážit požadovanou kvalitu služeb a jejich cenu. Pro osobní dopravu to znamená významnou změnu.

V regionální dopravě chceme obhájit a posílit svou pozici především ve Středočeském, Moravskoslezském, Královéhradeckém, Pardubickém a Zlínském kraji, kde se v příštích letech rozhodne o některých z nejvýznamnějších zakázek. V dálkové dopravě bude pro naši budoucnost zásadní obhájit současné expresní a rychlíkové linky Ex3, Ex5, Ex7, R15, R17 a R18 a uspět také v nových soutěžích, například na R26.

Stejně důležitá je i komerční doprava, tedy spoje provozované bez objednávky státu nebo krajů. Naším cílem je, aby byly dlouhodobě ekonomicky soběstačné a nepředstavovaly pro firmu ztrátu.

3. Kvalitní služby

Z hlediska zákazníka je kvalita nabízených služeb stále důležitější. Už nejde jen o cenu, podstatnými faktory jsou i pohodlí, služby ve vlaku, dostupnost informací či srozumitelnost nabídky. Proto musíme komerční spoje řídit více jako službu pro zákazníka.

Důležité bude zlepšovat spolehlivost spojů, palubní i doplňkové služby a posilovat důvěru ve značku Českých drah. Budeme více pracovat s daty o zákaznících, jejich potřebách a způsobu cestování, aby naše nabídka lépe odpovídala jejich očekáváním. Zároveň chceme zjednodušovat tarify, rozvíjet digitální kanály a průběžně testovat nové služby.

Úspěch bude záviset hlavně na udržení kvality každý den – dochvilnost, spolehlivé řazení vlaků, omezení odřeknutých spojů i dodržování nastavených standardů musí být společným cílem provozu, servisu i obchodu. Pokud budeme tyto věci důsledně sledovat a zlepšovat, zvýšíme spokojenost zákazníků (kteří nás pak budou lépe hodnotit v aplikaci Můj vlak), obsazenost vlaků i ekonomickou stabilitu komerční dopravy.



Transformace ČD 2030

180 milionů spokojených cestujících ročně

Moderní vlaky a údržba

Optimální nabídka spojů

Kvalitní služby

Zaměstnanci + finanční stabilita + digitalizace + efektivita

Tohle všechno nepůjde bez vás

Tři pilíře ale samy o sobě nestačí. Můžeme pracovat na efektivnějších vnitřních procesech, modernizaci IT, ekonomické stabilitě, udržitelnosti... Nicméně České dráhy jsou spolehlivou a úspěšnou firmou především díky vám. Ať už pracujete v provozu, údržbě, zákaznickém servisu, obchodu, administrativě, nebo v jiných profesích, právě vaše práce každý den zajišťuje, že vlaky jezdí, služby fungují a cestující se na nás mohou spolehnout. Bez vás Transformaci ČD 2030 nenaplníme.

Proto je pro nás důležité být perspektivním zaměstnavatelem – nejen získávat nové kolegy, ale také vytvářet podmínky pro rozvoj těch stávajících. Chceme stavět na vašich zkušenostech, podporovat váš odborný růst a připravovat vás na změny. Transformační program zkrátka nestojí jen na investicích, moderních vozidlech, efektivních procesech nebo digitálních technologiích. Stojí především na vás, kteří každý den udržujete České dráhy v pohybu.

Zároveň nás čeká důležitý úkol v oblasti hospodárnosti

Výsledky posledních soutěží ukázaly, že vedle kvality a zkušeností je stále důležitějším kritériem i schopnost nabídnout konkurenceschopnou cenu. V zakázkách, které jsme nezískali, byly naše nabídky v průměru o 11 % dražší než nabídky konkurence. Abychom byli v budoucích soutěžích úspěšnější a dokázali si udržet silnou pozici na trhu, musíme hledat úspory a výkonnější fungování. To ovšem neznamená plošné škrtky. Znamená to lépe plánovat kapacity, přesněji znát náklady, odstraňovat zbytečné činnosti a jasně vědět, kdo odpovídá za výsledek konkrétní zakázky.

Větší důraz budeme klást na spolupráci mezi provozem, servisem, obchodem a podporou, na jasnější odpovědnost za výsledky, lepší plánování práce, využívání nových technologií a ochotu učit se nové postupy. Také na aktivní řešení problémů dříve, než se projeví v kvalitě služeb nebo hospodářských výsledcích. Potřebujeme odstranit zbytečné překážky



Vstupujeme do období, které rozhodne o podobě Českých drah na další desetiletí. Na české železnici se bude soutěžit o velkou část výkonů, cestující budou víc zohledňovat cenu, komfort, spolehlivost a služby a naše flotila i servis projdou největší změnou za mnoho let. Transformace ČD 2030 je odpovědí na tuto novou realitu. Chceme zůstat silným dopravcem, první volbou pro cestující a stabilním zaměstnavatelem. Máme na čem stavět – máme zkušené lidi, silnou značku, rozsáhlou flotilu a důvěru milionů cestujících.



Michal Krapinec
předseda představenstva a generální ředitel Českých drah

a soustředit se na to, co má skutečný dopad na cestujícího, bezpečnost, spolehlivost a ekonomiku firmy. Každý z nás tak bude mít větší možnost ovlivnit výsledek své práce, ale zároveň i větší osobní odpovědnost za její kvalitu.

Co to pro nás znamená

Transformace ČD 2030 není jen plánem pro manažery společnosti. Dotkne se každého z nás, protože přinese konkrétní úkoly a jasné cíle pro všechny zaměstnance. Jejich úspěch bude záviset na tom, jak se dokážeme novým podmínkám přizpůsobit a učit se užívat nové nástroje.

Při všech změnách však chceme stavět na našich největších přednostech. České dráhy mají dlouhou tradici, významné postavení na trhu, pověst bezpečného dopravce, rozsáhlé zkušenosti, profesionální zaměstnance, silnou značku i jeden z největších vozových parků ve střední Evropě. Tato kombinace zkušeností, odbornosti a zázemí představuje jedinečnou sílu, kterou konkurence jen těžko napodobí. ■

Dozorčí Tereza Hrušková

Jsem zabezpečovací rota pro svůj přidělený obvod

Když se řekne provozní personál, většina lidí si představí vlakvedoucí nebo pokladní. Existují ale také lidé, kteří jim kryjí záda, koordinují jejich práci a pomáhají ve chvílích, kdy se provoz komplikuje. Patří mezi ně i Tereza Hrušková, dozorčí osobní přepravy v Berouně. Už devět let se stará o to, aby se našim kolegům pracovalo o něco lépe.

Michal Makl | Foto: autor

Jste součástí „modré armády“ – jak jste se k železnici dostala? Máte železničářské kořeny?

Ano, a docela hluboké. Už můj praděda sloužil ve Zbečně jako výhybkář, ještě za protektorátu, dědeček dělal vlakvedoucího v Rakovníku, maminka pracovala dlouhá léta v depu a bratr je strojmistr. Jsme zkrátka opravdu nádražácká rodina.

Když jsem potom hledala práci, bylo přirozené rozhlédnout se po ní v prostředí, které jsem znala a ve kterém jsem se od dětství pohybovala. Před osmadvaceti lety jsem začínala jako pokladní v Rakovníku. Později jsem se kvůli životním okolnostem přestěhovala do Berouna, nějaký čas pracovala jako výběrčí a posledních devět let sloužím jako dozorčí.

Je pro vás práce i koníčkem? Podle vašeho nadšení to vypadá, že je. Na které z těch pozic jste byla nejspokojenější?

Profesně asi jako dozorčí. Je to takový vrchol, protože člověk využije zkušenosti, které za ta léta získal, a zároveň má možnost nahlédnout z provozu zase o kousek dál. Jsem velmi komunikativní typ a v této pozici jsem se našla.

Z osobního hlediska pro mě ale bylo velmi důležité období, kdy jsem pracovala jako výběrčí. Tehdy se mi celý život proměnil, přestěhovala jsem se a dostala nový impuls do života. Mám proto tuto práci spojenou s velkým životním obratem a novým začátkem.

Jak vypadá začátek vašeho pracovního dne?

Do práce přicházím před šestou hodinou. Mým hlavním pracovním nástrojem je počítač, takže se nejprve podívám na novinky a priority na daný den. Některé věci se dají naplánovat dopředu – například nástupy nových zaměstnanců, školení nebo instalace MOPAJů na lochovické trati, což je jedna z věcí, kterou nyní řešíme. Tyto úkoly mají svůj postupný vývoj a člověk se na ně může připravit.

Pak ale přijdou i urgentní záležitosti. Třeba stížnost, kvůli které je potřeba udělat se zaměstnancem zápis co nejdříve, dokud má událost v živé paměti. A potom samozřejmě následuje čaj. To je takový můj rituál. Pravidelně také chodím na středisko vlakových čet, do pokladen a během dne se pohybuji po celé stanici. Nejsem typ člověka, který by celý den seděl zavřený v kanceláři.

Jak rozsáhlý je váš tým a jaké profese v něm jsou?

Starám se o staniční i mobilní personál. Aktuálně je to zhruba sedmdesát lidí, nově jich ale budu mít čtyřicet, protože přebírám i pracoviště v Rakovníku. Jsou mezi nimi především vlakvedoucí, pokladní a staniční dělníci.

Trať Praha – Beroun je známá častými mimořádnostmi. Dotýká se to výrazně i vaší práce?

Bohužel těch mimořádností tady za ty roky bylo opravdu hodně, takže se to mojí práci dotýká. Když nastane větší mimořádnost, jdu mezi cestující a řeším situaci přímo na místě. Před dvěma lety například spadlo na trať kamení a omezení trvalo několik dní. V takovou chvíli nestačí zůstat v kanceláři a čekat, jak se situace vyvine, je třeba přiložit ruku k dílu.

Takže se stavíte do první linie?

Jednoznačně, od toho tu jsem. Mimořádná událost je velmi živá věc a její začátek bývá vždy nejtěžší. Přebírám část odpovědnosti za řešení, snažím se ulevit zaměstnancům, hlavně staničnímu personálu, předávám jim pokyny a funguji jako oči a uši na místě, aby byla co nejlepší koordinace s dispečery.



Čím déle člověk v provozu pracuje a čím více pozic si sám vyzkouší, tím více zkušeností získává. S nimi potom přichází i zdravé sebevědomí.

Co děláte, když mimořádnost skončí a přijde úleva?

Nejdřív si jdu umýt ruce, jako bych to všechno ze sebe smyla. Pak si dám kávu a sepišu hlášení, které následně pošlu vedení. Napíšu, jak situace probíhala, jaký byl můj postup a co všechno bylo potřeba řešit. Mám ráda čistý stůl a potřebuju mít věci uzavřené.

O události se potom přirozeně bavíme i se zaměstnanci. Mimořádnosti jsou komunikačně velmi náročné, a tak se jim snažím situaci alespoň trochu zpřijemnit. Když třeba s někým sepišu zápis, uvařím mu kávu, nabídnu bonbon nebo alespoň úsměv. Jsou to drobnosti, ale právě ty mohou v nepříjemné chvíli hodně pomoci.

I při mimořádnosti se ale může stát něco, co člověka povzbudí. Jednou tu čekala školní skupina asi sedmdesáti dětí.

Domluvila jsem se s řidičem autobusu náhradní dopravy, aby mi dal vědět hned po příjezdu, a podařilo se skupinu dostat do jednoho autobusu. Kdyby se rozdělila, bylo by to pro učitelky velmi stresující. Jedna z nich pak ještě před odjezdem vyběhla z autobusu a přišla mi poděkovat. Takové chvíle jsou hezké a člověk díky nim ví, že jeho práce má smysl.

Řešíte stížnosti i pochvaly. Utkvěla vám některá v paměti?

Podnětů chodí zhruba deset měsíčně. Většinou jde o stížnosti na chování zaměstnanců nebo o záležitosti spojené s jízdenkami. Ale přicházejí i pochvaly. Nedávno například napsala jedna slečna, že by ráda někam pozvala našeho mladého vlakvedoucího. To bylo samozřejmě velmi milé.

V Berouně jste tak trochu kapitánkou stanice. Dokážete tuto roli vypnout v osobním životě?

Úplně ne. Zážitky z práce sdílím s rodinou a často se s ní radím i při našem oblíbeném relaxu v přírodě. Jelikož máme dva psy, setry, což je lovecké plemeno, a žijeme u křivoklátských lesů, na denním pořádku jsou u nás několikakilometrové procházky. Pro mě je to forma duševní hygieny a odpočinku, na práci ale myslím i tak.

Chodíme s manželem a já mu vyprávím, co jsem během dne zažila. On je praktik a často mi nabídne úplně jiný pohled na věc. Právě pohled zvenčí mi hodně pomáhá, protože člověk ponořený do provozu někdy nevidí řešení, které je pro někoho jiného zřejmé.

Mám také dvě mladé dcery a na nich si občas zkusím, jak na ně působí různé materiály pro zaměstnance. Jejich reakce jsou pro mě užitečné, protože se na věc dívají bez železničářských zkušeností.

Jak ještě trávíte volný čas?

S manželem moc neumíme nic nedělat. Často třeba sekáme dřevo. S dcerou chodím běhat, což nás hodně sblíží. A před dvěma lety jsem absolvovala Spartan Race. K podobným závodům mě přivedly kamarádky a já jsem na sebe byla pyšná, že jsem to zvládla.

Jste místní. Máte nějaké tipy na méně známá místa v okolí?

Tady je určitě kam jít. V okolí je mnoho cyklostezek i tras pro pěší. Z Berouna se dá vyrazit například na Děd, kde stojí rozhledna, pak pokračovat na Máminku nad Hudlickou skálou, která je sama o sobě nádherná. Když vystoupáte nahoru, otevře se vám výhled do celého okolí.

Vydat se můžete také ke Křivoklátu a do přírodní rezervace Brdatka. Jsou tam hluboké lesy, kterými se dá dojít až do Zbečna – vlastně od dráhy ke dráze.

Máte také nějaké vysněné místo v zahraničí?

Mým snem je Brazílie. Ráda bych viděla Rio de Janeiro v době karnevalu a zažila ten život a energii. Zároveň to ale mám velmi ráda i tady, hlavně naši přírodu.

Sídlíte v nově zrekonstruovaném nádraží. Mohla jste ovlivnit podobu zázemí pro zaměstnance?

Přestavba trvala tři roky. Budova sice nepatří Českým drahám, ale díky dobrým vztahům a komunikaci se Správou železnic jsme si mohli do určité míry říct, co bychom potřebovali, aby se tu všem dobře pracovalo. Díky kontaktům bylo možné řešit i detaily, které nám každodenní práci usnadňují.

24

Ptala jsem se například zaměstnanců, jestli by chtěli raději kávu, nebo sodobár. Jsou to zdánlivé maličkosti, ale právě ty vytvářejí příjemné pracovní prostředí. Záleží mi na tom, aby zázemí bylo hezké, funkční a aby se tu lidé cítili dobře.



To vypadá, že dozorčí osobní přepravy musí umět od každého něco. Naučila jste se to praxí, nebo jste to měla v sobě?

Asi od obojího trochu. Především se snažím být tu pro zaměstnance a pomoci jim, když je potřeba. Jsem taková zabezpečovací rota pro svůj přidělený obvod. Čím déle člověk v provozu pracuje a čím více pozic si sám vyzkouší, tím více zkušeností získává. S nimi potom přichází i zdravé sebevědomí.

Důležité ale je, že na to člověk nikdy není sám. Já jsem jen jeden dílek skládačky. Bez spolupráce s ostatními dozorčími v okolí, komandujícími z rakovnického komanda, bez dobrého vedení a bez ostatních kolegů by to nefungovalo. Nejvíc jsem ale pyšná na naše zaměstnance – dobrý kolektiv je totiž základ, bez něhož nemůžete dobře odvádět svou práci. ■



» Mimořádná událost je velmi živá věc a její začátek bývá vždy nejtěžší. Přebírám část odpovědnosti za řešení, snažím se ulevit zaměstnancům, předávám jim pokyny a funguji jako oči a uši na místě.

Bateriové Pantery na zkušené

Na koleje Moravskoslezského kraje v brzké době vyjedou nové bateriové RegioPantery. Přidají se ke čtyřem jednotkám první generace, které se už zabydlely na trati z Ostravy do Veřovic, a rozšíří tak záběr elektrických vlaků na východě naší republiky – i bez výstavby trakčního vedení. A na to je třeba se dobře připravit. Právě proto absolvovala jednotka 690.249 v polovině května úspěšnou ověřovací jízdu.

Vít Čepický | Foto: autor

Cílem jízdy po neelektrifikovaném úseku ze Suchdola nad Odrou přes Odry a Vítkov až do Budišova nad Budišovkou bylo ověřit chování soupravy na infrastrukturu, a tak se jí kromě našich kolegů zúčastnili také zástupci správce infrastruktury, kraje a výrobce, tedy Škody Transportation.

Bateriové Pantery zde čekají vcelku náročné podmínky – téměř 40 kilometrů tam a zpět bez baterie, přičemž do Budišova vlak nastoupá tři stovky výškových metrů a musí zdolat řadu oblouků a rozjezdů do svahu. Nicméně už první zkušenosti

naznačují, že bateriové Pantery nové generace by si měly se zdejšími podmínkami poradit bez větších problémů.

Ostatně dojezd i kapacita baterií by u nové generace RegioPanterů (690.0) měly být ještě lepší než u generace první (690.2), která podobně náročné poměry na trati do Veřovic zvládá od počátku se ctí a velkou rezervou baterií. To také ověřovací jízda potvrdila – jednotka 690.249 se do Suchdola vrátila s rezervou desítek procent energie v akumulátorech. A příznivý je i samotný sklon trati v úseku bez troleje, tedy do svahu směrem tam a směrem zpět dolů s rekuperací brzděné energie do baterií.

První nové Pantery 690.0 jsou už na zkušebním okruhu. Brzy celkem patnáct jednotek vyrazí na trať z Ostravy do Českého Těšína a Frýdku-Místku, dále pak z Ostravy do Opavy a Krnova, o víkendech také z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí a Ostravice a na zmíněnou trať do Suchdola nad Odrou, Vítkova a Budišova nad Budišovkou. V závěru dodávek by se mělo dostat i na trať do Suchdola a Nového Jičína.

Netřeba dodávat, že bateriové vlaky, které provozujeme jako první v republice, bedlivě sledují také ostatní kraje, které zvažují zavádění této technologie. A to je motivace pro nás, abychom pro ně připravili zajímavé nabídky. ■



25

Podívejte se
na video –
nová motorová
jednotka RS1.



DPOV se chystá na nové úkoly

Opravárenství je jedním z pilířů činnosti Českých drah. Vedle vlastních provozů v rámci Oblastních center údržby je jeho nejvýznamnější součástí dceřiná společnost DPOV, která se specializuje na údržbu a modernizaci železničních vozidel nejen pro České dráhy. Aktuální projekty rozvoje jednotlivých závodů i péči o zaměstnance nám přiblížil předseda představenstva DPOV Pavel Vacek.

Redakce | Foto: archiv

DPOV je v některých oblastech hlavním partnerem pro všechna místa, kde probíhá servis kolejových vozidel ČD. V jiných zase přispívá k vyšší konkurenci při údržbě a k získání těch nejlepších podmínek při opravách a revizích firemní techniky.

„Mezi naše největší současné projekty patří modernizace a bohemizace – tedy přizpůsobení českým technickým podmínkám – motorových vozů RS1 od společnosti Stadler, které České dráhy nakoupily v Německu přibližně v polovině jejich

životnosti,“ říká předseda představenstva DPOV Pavel Vacek a doplňuje: „Vozy v našich provezech v Přerově a ve Veselí nad Moravou procházejí rozsáhlou úpravou. Vedle kompletní obnovy v technické části pracujeme podle požadavku objednatelů i na modernizaci interiérů. Zajišťovali jsme i schválení modernizovaného a bohemizovaného vozidla pro ČD a první vozy nyní jezdí v depu v Táboře.“

Motorové vozy RS1 jsou v tuto chvíli nejvýhodnější alternativou k motorákům řady

810 a 814 a ČD jich v Německu zakoupily několik desítek. Jejich modernizace a bohemizace bude probíhat ještě nejméně rok a půl. DPOV se jedním z vozů určených pro provoz v rámci Pražské integrované dopravy pochlubily na letošním veletrhu Rail Business Days v Ostravě.

Vybavení pro nová vozidla

Provozní středisko oprav ve Veselí nad Moravou se soustředí především na vyšší stupně obnov motorových vozů

a jednotek. Tomu se přizpůsobuje jeho vybavení. „Ačkolí se dnes často mluví o nákupu bateriových vlaků, ČD letos přebírají poslední motorové jednotky. Při jejich plánované životnosti nejméně 30 let nás čeká ještě dlouhé období, kdy zde budeme muset motorové vlaky udržovat. Vedle opravy dieselových motorů proto připravujeme dílnu pro údržbu celých power packů umístěných pod podlahou vozů. Ty zahrnují nejen dieselový motor, ale i převodovku, pomocné pohony a další prvky. Při plánovaných obnovách motorových jednotek řady 844 a 847 tak budeme maximálně soběstační,“ doplňuje Pavel Vacek.

Na nová vozidla se připravuje také provozní středisko oprav v Nymburce. To se specializuje na vyvazovací a hlavní opravy tzv. osobních vozů volného oběhu. To jsou jednotlivé osobní vozy různého typu a vybavení, které zahrnuje několik typů podvozků. Jejich revize představuje další specializaci nymburského závodu společně s kolovkou, která pracuje pro celé České dráhy.

Podle potřeby projde v Nymburce kompletní revizí různého stupně 100 až 150 osobních vozů ročně a k tomu desítky podvozků některých typů pro jednotlivá

„ Lepší výsledky, vyšší kapacitu a efektivitu, zavedení dvousměnného provozu i vyšší kvalitu můžeme dosáhnout pouze se spokojenými zaměstnanci. V péči o naše lidi a v zaučení nových zaměstnanců vidím jeden z nejdůležitějších úkolů pro management DPOV. Potřebujeme například dobré defektoskopy, jejichž příprava trvá několik let. Proto je pro mě prioritou udržet v DPOV stávající zkušený tým a získávat nové, kvalitní řemeslníky a inženýry pro zajímavou práci na železnici. Víme, že to nejde bez vytváření příjemného pracovního prostředí a zázemí. Proto vedle lepšího technického vybavení dílen věnujeme velkou pozornost zázemí v našich provezech. V Nymburce jsme renovovali šatny, v Přerově týmové prostory, chystáme rekonstrukci sociálního zařízení a sprch a důraz klademe i na fungování kantýny. To však není zdaleka vše, co chystáme pro rozvoj DPOV. Kvalitu zázemí chceme zvyšovat ve všech našich závodech.

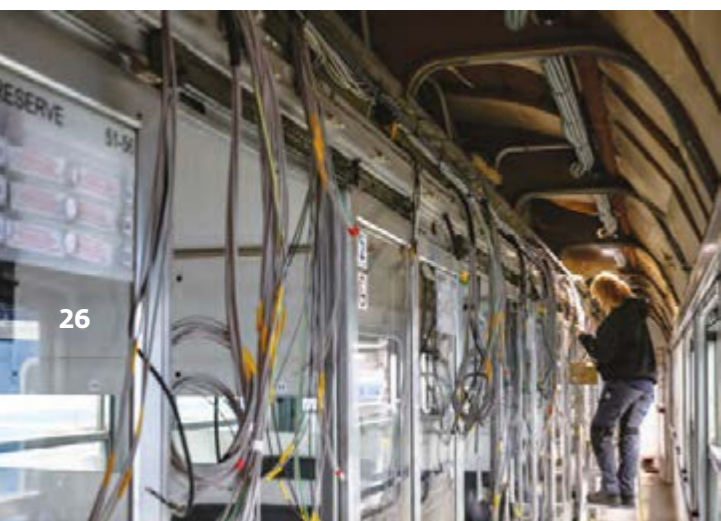
Pavel Vacek

předseda představenstva DPOV

pracoviště OCÚ ČD. Díky efektivitě procesů se daří zvyšovat kapacitu a rozsah aktivit nymburského závodu bez potřeby velkých investic. To posiluje konkurenceschopnost DPOV i samotných Českých drah.

„Dvousměnný provoz u opravy skříní vozů volného oběhu nám umožní zachovat kapacitu dílny, a zároveň vytvořit prostor pro novou dílnu. Ta se bude specializovat na opravy nejmodernějších podvozků SF 400 společnosti Siemens, které jsou zavázány pod jednotkami ComfortJet. Počítáme s tím, že s jejich obnovou začneme v průběhu příštího roku,“ vyjmenovává další novinky v činnosti DPOV Pavel Vacek.

Vyšší efektivitu vykazuje také kolovka, kde probíhá obnova dvoukolí. Její kapacita se postupně zvyšuje z úrovně 1 800 na zhruba 3 000 dvojkolí za rok. Velká pozornost se nyní soustředí hlavně na výměny kol pro motorové jednotky RegioFox a RegioShark, které trpí vyšším opotřebením na některých lokálních tratích s malými poloměry oblouků. Rychlá oprava je důležitá, protože potřebujeme, aby se odstavené jednotky vrátily do provozu co nejdříve. Jejich odstavení totiž znamená sankce od objednatelů za náhradní vozidla. ■



Za malou mořskou vílou ComfortJetem? Žádný problém!

První díl nové rubriky Cestopis nás zavál do Kodaně, kam od května vypravujeme pravidelné vlaky Českých drah. Jaká jsou severská panoramata z oken naší vlajkové lodi ComfortJet a co můžete v srdci Dánska navštívit?

Michal Makl | Foto: autor

Našimi modro-bílými vlaky se teď pravidelně podíváme do města, které spojuje Baltské a Severní moře, a tak jsem se rozjel do Kodaně. Novinka, která potěší každého, kdo má železnici v srdci. Pro cestu jsem si vybral aktuálně jediný spoj rj 384 s pravidelným odjezdem v 6:31. Stejně jako u ostatních spojů směrem do Berlína se nástupiště pražského hlavního nádraží, kde cestu začínám, hemží lidmi.

Přiznám se, nejsem úplně ranní ptáče, takže mě probírala až ranní káva z bistro vozu. A výhledy z okna, které rozhodně neomrzí, hlavně na trati podél Labe. Je to lepší než televize. Příroda kolem řeky se pomalu probouzí do prosluněného dne a cestující mohou v klidu obdivovat místní architekturu.



Dánsko je dostupná země

Cesta vlakem do Kodaně patří mezi dostupné varianty cestování. Navíc můžete využít zaměstnanecké jízdní výhody a díky kuponům FIP výrazně ušetřit. Cena běžné jízdenky ve druhé vozové třídě pak vychází lehce přes dva tisíce korun.

S vyšší cenou musíte ovšem počítat při výběru ubytování. Cena za noc se zde zpravidla počítá ve vyšších tisících korun, běžně ale narazíte například na hostely se společnými pokoji nebo třeba na kapslový hotel, což vyjde zhruba na 1 500 korun.



Takovou dálku vlakem? Jistě!

Pro mě osobně je to poprvé, co vyrazím vlakem tak daleko. Cesta ze začátku utíká velmi rychle i proto, že oproti letadlu nabízí vlak možnost vnímat lokální atmosféru už během jízdy.

Při příjezdu do Berlína nás vítá plné nástupiště a vlak se rychle plní novými cestujícími. Místenka to ale jistí! Delší přestávka přichází v Hamburku, kde kvůli výluce vlak stojí zhruba hodinu a čtvrt. Ideální na krátkou procházku. Mění se zde také lokomotivy – Vectron 384 v barvách ČD střídá čistě červený stroj našich dánských kolegů. Ještě počkat, než personál udělá potřebné úkony k zajištění bezpečného pokračování, a vzhůru na druhou půlku cesty!

Comfortjet až u Baltu

Scénérie Baltského moře opravdu stojí za to! Skoro se nestihám kochat výhledy do krajiny, jelikož díky dlouhým a poměrně rovinatým úsekům je naše běžná cestovní rychlost sto šedesát až dvě stě kilometrů

za hodinu. Z hlediska železničního turisty je škoda, že dnes už bariéry v podobě moře překonávají mosty. Ještě poměrně nedávno vozily vlaky trajekty. To by byla určitě zajímavá podívaná.

Poslední minuty ve vlaku, konečně zastavujeme na hlavním nádraží v Kodani. Z nástupiště se můžu vydat buď na most nad kolejištěm se 13 kolejemi, nebo do krásné haly nádraží København Hovedbanegård z roku 1911. Má atmosféru velkého přestupního bodu, ale rozhodně nepůsobí monstrózně ani odtažitě. Nádraží je živé, praktické a krásně zapadá do městského prostředí. Vykročíte z něj přímo do centra dění.

Benátky severu

Kodani se někdy přezdívá „Benátky severu“. A určitě je minimálně stejně fotogenická jako italská perla. Přístav a průplavy lemované pestrobarevnými domky, výstavné renesanční a barokní paláce i moderní stavby hned vybízejí k fotografování. Právě

harmonická souhra moderní architektury a historického rázu města patří k věcem, které vás zde uchvátí.

Pohyb po Kodani je snadný

Kodaň má skvěle zvládnutou městskou mobilitu. Můžete zde cestovat mnoha způsoby – třeba pěšky, městskou hromadnou dopravou nebo regionálními vlaky, v nichž vám navíc platí kupóny FIP. Já osobně jsem zvolil procházku, která mě zavedla do zajímavých „zadních“ uliček mimo turistický ruch a blíží místnímu životu. Samozřejmě jsem ale nemohl odolat a rozhodl jsem se vyzkoušet také kvalitu služeb našich severských kolegů v několika regionálních vlakových spojích.

Mnoho vlakových stanic v Kodani je v podzemí, a tak nezáží ráz města. Na cestu zpět na hlavní nádraží nastupuji do patrového vozu. Je tu spousta prostoru a vše je uzpůsobené pro cestování na krátké vzdálenosti. Spodní patro jednoho z vozů je vyhrazeno pro cyklisty, protože hlavním



dopravním prostředkem obyvatel Kodaně je kolo. Jsou tu držáky na kola a sklopná sedadla. Zaujaly mě také malé igelitové tašky na odpad. Vlaky totiž nemají odpadkové koše, takže cestující vše sami vyhodí na nástupiště. Dánové jsou na tento způsob zvyklí a vlaky tak udržují čisté.

Velmi zajímavý je systém příměstských vlaků S-tog, které propojují centrum s okolními čtvrtěmi a předměstími. Jejich interval je zpravidla deset minut, nicméně s ohledem na četnost linek v samotném centru města mohou tyto spoje bez problému konkurovat linkám metra. Celkem sedm linek odlišují písmena a barvy. Širokými dveřmi nastupuji do čistě červené soupravy. Má vzdušný, volně průchozí interiér, kde nenajdete sedadla, ale lavice. Připadám si tu spíš jako v metru než v klasickém vlaku. A samozřejmostí je dostatečný prostor pro kola. Je zkrátka vidět, že zdejší regionální doprava je výrazně jiná.

Tour de Kodaň

Druhý den ráno zahajuji „tour de Kodaň“. Po osmé hodině mířím opět k hlavnímu nádraží, odkud se dnes vydám dál. Předtím ale krátká zastávka hned vedle nádraží, u zábavního parku Tivoli. Už včera večer bylo z dálky slyšet, že v parku to opravdu žije. Jeho historie se začala psát v polovině devatenáctého století, což z něj dělá druhý nejstarší zábavní park na světě. Určitě stojí za návštěvu, ale během hlavní sezóny počítejte s poměrně velkým množstvím turistů.

Jen o kousek dál je náměstí Rådhuspladsen, jemuž dominuje městská radnice. Impozantní budova s vysokou věží tvoří pomyslnou vstupní bránu do historického centra, které má – podobně jako v jiných evropských metropolích – dvě podoby. Zatímco odpoledne a večer se rychle zaplní turisty, ráno a dopoledne můžete naplno vnímat místní život. Obchody a kavárny

se pomalu probouzejí k životu, když kolem nich Dánové projíždějí do práce na kole. V ranní spíčce si tu připadám jako uprostřed cyklistického závodu. Někteří lidé pracující v administrativních budovách podél kanálu volí jako dopravní prostředek dokonce kajak, který „zaparkují“ prakticky vedle kanceláře.

Svou klidnější tvář ukazují další části města, třeba historická přístavní čtvrť Christianshavn. Moje cesta pokračuje směrem k místu, které je vyobrazené snad na všech pohlednicích. Bývalý obchodní přístav Nyhavn dnes patří mezi ikonická místa Kodaně. Obchodní lodě ale nahradily ty určené pro rekreaci nebo přepravu turistů. Přesto tu kotví i historické lodě, které připomínají zdejší slavnou minulost. Jedná se o jedno z nejfotogeničtějších míst Dánska. Hlavně díky řadě barevných domů odrážejících se v klidné hladině kanálu. V jednom z nich dokonce žil slavný spisovatel Hans Christian Andersen.

Starý přístav opouštím po moderní lávce. Na druhé straně mě čeká pro změnu moderní tvář Kodaně – kancelářské a obytné budovy. Nejsou vůbec kýčovitě, naopak, krásně dotvářejí ráz města. Výhled z balkonů místních lze jen tiše závidět.

Hranice mezi Dánskem a Švédskem

Pokud máte víc času, rozhodně doporučuji přejet do sousedního Švédska. Přístavní město Malmö má několik tváří, ale kombinace moderních a historických částí třetího největšího města Švédska působí díky uvolněné a multikulturní atmosféře dynamicky a přívětivě. Nejrychleji se tam dostanete vlakem, stačí překonat Öresundský most a už to je nevšední zážitek. Vlaky jezdí zhruba každých dvacet minut a samotná cesta trvá přibližně čtyřicet.

Hippies, králové a víly – i to patří ke Kodani

Doporučuji také návštěvu Christianie, proslulé alternativní komunity, která vznikla v bývalých vojenských kasárnách na počátku sedmdesátých let. Je symbolem svobody a umělecké kreativity. Barevné murály, originální stavby a všudypřítomné umění vytvářejí prostředí, které se výrazně liší od zbytku pečlivě upravené Kodaně. Přesto i Christiania dnes představuje jednu z turistických atrakcí města, a zároveň zajímavý příklad odlišného způsobu života.

Po návratu k přístavu se panorama města proměňuje. Nad střechami domů se objevuje monumentální kupole Frederikova kostela známého jako Mramorový kostel, jehož mohutná stavba tvoří spolu s nedalekým královským palácem Amalienborg reprezentativní srdce Dánska. Na náměstí před palácem stojí královská garda v tradičních uniformách. Stráž se střídá každý den v právě poledne za doprovodu vojenské hudby.

Regionálním vlakem se vracím na hlavní nádraží a odtud pokračuji místním „SBahnem“ do stanice Østerport. Jen pár set metrů odtud najdete další ikonu Kodaně – sochu malé mořské víly, inspirovanou jednou z Andersenových pohádek. Tuhle fotografií zkrátka musí mít každý návštěvník Kodaně. Cestou zpět ještě zamířím do Kastelletu, jedné z nejlépe zachovaných historických hvězdicových pevností v Evropě. Zelené valy, vodní příkopy a větrný mlýn vytvářejí překvapivě klidné prostředí jen pár kroků od centra metropole. Zatímco turisté zkoumají jednotlivé stavby, místní sem chodí běhat nebo venčit psy.

Kodaň mě opravdu uchvátí. Severský život místním obyvatelům závidím už od chvíle, kdy jsem tu byl poprvé, ještě jako dítě. Na její návštěvu doporučuji minimálně několik dní. Výlet „na otočku“ rozhodně nestačil, protože vím, že tato metropole má hodně co nabídnout. ■



Tlač, nebo táhni

Dvojice slov v titulku nezní moc zdvořile, ale v anglickém jazyce a na železnici mají slova push-pull už zažitý význam – označují vratnou soupravu s řídicím vozem. V Československu se v minulosti této technologii neholdovalo, sunuté vlaky tu směly jezdit jen třícítkou. Za hranicemi byla ale situace jiná. Zatímco u nás byly do provozu zařazeny řídicí vozy až v 90. letech 20. století, v zahraničí s nimi experimentovali už o sto let dřív.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv

Reálného provozního rozšíření se však dočkaly mezi světovými válkami. Žádný div, že průkopníky byly železnice v zemích s řadou hlavových stanic ve velkých aglomeracích, jako byla Francie a Německo. Důvody pro nasazení vratných souprav se za uplynulé století nezměnily. Mají zefektivnit provoz železnice hlavně tam, kde jsou hlavová nádraží, rychlé obraty souprav nebo

omezená kapacita infrastruktury pro objety lokomotivy. Šetří tak personál, zvláště posunovače, který zajišťuje výměnu lokomotiv.

Začalo to už s párou

První vratné vlaky se objevily ještě v éře parních lokomotiv. Pokud si lámete hlavu, jak strojvedoucí z řídicího vozu ovládal regulátor na parní lokomotivě, pak se

netrapte. Neovládal ho. V čele vlaku tenkrát ještě nebyl řídicí vůz, jak ho známe dnes, ale vagón, pro který má němčina výraz Befehlswagen, tedy velitelský nebo příkazový vůz.

Systém fungoval podobně jako u klasických parníků. Kapitán na velitelském můstku dává příkaz do strojovny posouváním rukojeti po kruhovém ukazateli, což doplňuje

zvukovými signály. Strojník ve strojovně potvrzuje přijetí a ovládá parní stroj.

Zhruba stejně to fungovalo na železnici. V čelním voze s kabinou strojvedoucího bylo zařízení pro zadávání povelů, ty se přenášely elektricky „vlakovým telegrafem“ na lokomotivu, kde se signalizovaly na podobném zařízení a podle toho topič ovládal stroj. Vedle čelního vozu a parní lokomotivy musely být pro přenos signálů upraveny i všechny vozy v soupravě. Strojvedoucí přímo ovládal v podstatě jen brzdu.

Velký rozvoj motorových a elektrických push-pull souprav v zahraničí začal ve 30. letech 20. století. Ve Francii to bylo hlavně kolem Paříže, kde se v nich ve velkém uplatnily patrové vozy a v čele byly elektrické lokomotivy. V Německu to byly elektrické vlaky u okolí Stuttgartu (např. od roku 1933 soupravy ET/ES 65) nebo motorové vozy řady VT 137 (nezaměňovat s podobným označením pro předválečné expresní jednotky SVT 137) s řídicími vozy VS 145 v různých místech Německa. Pro provoz s řídicími vozy na lokálkách byly upraveny i některé motorové lokomotivy V36.

U nás určitě nejznámějším příkladem byl aerodynamický patrový vlak Železnice Hamburg – Lübeck (LBE) z roku 1936 složený z dvoučlankového patrového vozu s řídicí kabinou a parní lokomotivou s uspořádáním 1´B1´.

Vratné vlaky s parními lokomotivami a nepřímým řízením se používaly až do konce 60. let 20. století.

Desítky drátů pro řízení vlaku

Velký rozvoj vratných souprav umožnilo zavedení elektrické a motorové trakce. V tomto případě už mohl strojvedoucí zadávat povely přímo díky elektrickým signálům přenášeným mnohažilovými kabely, naopak hnací vozidlo vysílalo některé stavové informace na řídicí vůz. Existovaly různé typy spojení s různým počtem žil. Například v předválečném Německu užívala železnice 27- a později i 32pinové zásuvky. Po 2. světové válce užívaly západoněmecké DB dokonce 36pinové a východoněmecké DR 34pinové zásuvky. Podmínkou bylo, aby příslušné vybavení nesla všechna vozidla v soupravě. Své vlastní systémy dálkového řízení měly i jiné železnice.

Mnohožilové vedení se používalo i později u moderní konstrukce osobních vozů DB označených jako n-Wagen nebo podle kovového vzhledu skříně Silberlinge. Ty už vycházely z jednotné konstrukce podle UIC s délkou 26,4 metru. První řídicí vozy měly v podstatě standardní čelo osobního vozu doplněné o okna pro strojvedoucího. Řešení podobné pro naše velké motorové vozy, např. současné řady 854. Takové řešení kabiny vysloužilo vozům přezdívku Hasenkasten (Králikárna) nebo Führerklo (Řidičův záchod). Až později vznikly varianty s klasickou kabinou strojvedoucího.

Podobně postupovaly i východoněmecké DR, kde se uplatňovaly push-pull vlaky od 50. let především

u patrových (kloubových) jednotek a od 70. let také u jednotlivých patrových osobních vozů.

Bezpečnost především

Vedle spolehlivého dálkového řízení byla hlavní otázkou bezpečnost sunutých souprav před vykolejením. Opatrnost vedla k omezení maximální rychlosti a délky tlačných vlaků. U DB směly do roku 1980 jezdit push-pull soupravy jen rychlostí 120 km/h, pak se zvýšila na 140 km/h. U východoněmeckých DR byla rychlost omezena dokonce na 90 km/h a vlak měl maximálně 28 náprav, tedy 7 klasických 4nápravových vozů.

Teprve v roce 1995 povolila DB provoz klasických souprav až o 14 vozech v čele s řídicím vozem a rychlostí až 200 km/h. V roce 1999 zavedené sedmivozové soupravy Metropolitan mohly sunout dokonce rychlostí 220 km/h a ucelené jednotky ICE2 s řídicím vozem v čele smí jezdit rychlostí až 250 km/h.

I dnes existují omezení, zejména na tratích s velmi malými poloměry oblouků. Určitě jste si při cestě na jih Rakouska všimli, že na Semmeringbahn s nejmenším poloměrem oblouku pouhých 190 metrů jezdí Railjety od severu vždy v čele s lokomotivou. Důvodem je působení velkých příčných sil a neklidná jízda v těchto malých obloucích při tlačení sedmivozových souprav s vozy o délce 26,4 metru.



Na scénu přichází UIC

Technický vývoj a rozsáhlá standardizace železniční techniky pod hlavičkou Mezinárodní železniční unie UIC nabídl elegantnější a univerzálnější řešení pro fungování vratných souprav, a to v podobě využití nejprve 13žilového, a později 18žilového kabelu UIC. Od 60. let se testovalo přenášení audiofrekvenčního signálu po vedení UIC a v 70. letech zavedla DB řízení prvních vratných souprav prostřednictvím frekvenčního časového multiplexu. Další vývoj a nasazení digitální techniky na drážních vozidlech přinesly pro vzdálené ovládání lokomotivy z řídicího vozu využití tzv. Wire Train Bus (WTB), což umožňuje přenos řady pokynů a informací po kabelu UIC v digitální formě.

Push-pull vlaky najdete po celé Evropě

V posledních desetiletích se push-pull vlaky rozšířily po celé Evropě. Najdeme je v provozu DB, kde se starší typy stále ve velkém uplatňují u patrových souprav jak v regionální, tak v dálkové verzi. Pomalu mizí z vlaků InterCity, kde klasické soupravy IC1 nahrazují nové vlaky, mezi nimiž znovu najdeme nové vratné soupravy, a to typ Talgo pro rychlost až 230 km/h.

Rakouské ÖBB nasazovaly elektrické jednotky typu push-pull už od 50. let v regionální a pak i v dálkové dopravě. Patřily sem jednotky 4030, 4020 i legendární „Transalpiny“ 4010. V 90. letech však začaly využívat klasické a patrové vozy s řídicím stanovištěm a následně zavedly soupravy Railjet, Railjet2 a Nightjet pro rychlost až 230 km/h. Nejmladší generace je ve výrobě.

Ve velkém používají řídicí vozy švýcarské železnice, ať ty státní, nebo privátní, hojně se uplatňují i na úzkokolejkách. SBB je používají už sto let. První typ vozidel s dálkovým řízením byly elektrické motorové vozy Ce 4/4 z roku 1923. Široké uplatnění našel systém dálkového řízení Vst III, známý také jako systém MFO se 42 žilami, zavedený v roce 1946. Využívaly ho mimo jiné elektrické motorové vozy RBe 4/4 vyráběné v letech 1959 až 1966. Koncepce push-pull využívala také první generace jednotek S-Bahn pro Curych nebo regionální vlaky známé jako Neuer Pendelzug (NPZ) s řadovým označením hnacího vozu RBDe 4/4 vyráběné od 80. let. V dálkové dopravě se uplatnily např. řídicí vozy na bázi jednotné řady EW IV a patrové vlaky IC 2000.

Podobně široce se používají řídicí vozy v Itálii, ať už klasické, nebo patrové. Italské dráhy si pro ně pořídily i specifické lokomotivy řady E464 s jedním tradičním čelem a s druhým rovným, vybaveným přechodem do soupravy. Lokomotivy vyráběné v letech 1999 až 2015 se staly dokonce nejpočetnější lokomotivní řadou v historii italských železnic – vyrobeno jich bylo více než 700. To ilustruje rozsah využití vlaků push-pull na Apeninském poloostrově a na Sicílii.

Další vratné soupravy různého provedení a stáří najdeme ve Francii, v Belgii nebo ve Velké Británii, kde jezdí push-pull rychlovlaky mezi Londýnem a Skotskem. Na první pohled sice vypadají jako ucelené jednotky, ale jde o lokomotivy třídy 91 s vozy Mark 4 včetně řídicího vozu.

A mezi nejnovější příklady se řadí dánské soupravy Talgo určené pro spojení Kodaně a Hamburku. Projekty Talgo 230 a Siemens Vectrain ukazují, že systémy push-pull mají stále své využití a určité přednosti v dálkové dopravě.

České čekání na push-pull

V bývalém Československu neměly sunuté soupravy na různých ustláno. První řídicí vůz vznikl jako součást třívozové prototypové soupravy řady SM 487.0 v roce 1966. Od roku 1970 však byla vyráběna jako řada SM 488.0 už bez řídicích vozů (později řada 560).

Na další uplatnění řídicích vozů si musely ČSD a nástupnické ČD počkat zhruba třicet let, kdy bylo dodáno prvních

11 řídicích vozů řady 943, resp. Bftn společně s motorovými vozy řady 843. Když byl dlouholetý odpor překonán, následovalo jejich poměrně rychlé rozšíření.

Následovaly elektrické jednotky řady 471 CityElefant. V roce 2002 společnost Pars NOVA vyrobila a ČD nabídl částečně nízkopodlažní řídicí vůz řady 912 k široce rozšířeným motorákům řady 810. Kvůli nedostatku financí tenkrát padla volba na modernizaci vozů 810 a 010 a vznik dvouvozových jednotek Regionova řady 814 s řídicím vozem 914. V několika sériích bylo nakonec pro ČD vyrobeno 210 jednotek.

Další řídicí vozy vznikly k velkým motorovým vozům řady 854, se kterými tvořily elegantní push-pull soupravy. V brněnském depu pak provedli praktické zkoušky vratných souprav s lokomotivami řad 242 a 754 ovládanými z řídicího vozu 954. Kladný výsledek testů otevřel cestu k dalšímu typu řídicích vozů a k úpravě druhé generace lokomotiv Škoda pro provoz na našich tratích.

Technickou špičkou mezi vratnými soupravami ČD jsou jednotky Railjet a Comfortjet, určené pro mezistátní provoz rychlostí až 230 km/h. Tyto vlaky jsou srovnatelné s nejmodernějšími soupravami ÖBB, DB nebo DSB. V případě Comfortjetů ještě probíhají zkoušky a finální schválení provozu v režimu push-pull. Jejich plné nasazení je plánované na konec roku 2027. ČD disponují zhruba 380 řídicími vozy různých řad. ■



Klimatizace čeká vrcholná sezóna

České dráhy v současnosti provozují více než 1 700 klimatizovaných vozů, ať už jde o samostatné vozy, nebo vozy a články pevně spojené do různých typů jednotek. Správná funkce klimatizace má v letních měsících zásadní vliv na komfort cestování. Ale jako každé technické zařízení potřebuje správnou údržbu i ovládání, aby vydržela maximální zátěž s minimem poruch.

Redakce | Foto: archiv

U klimatizovaných vozidel je základní nastavení interiérové teploty od výrobců na 22 °C. Ve velkoprostorových vozech může tuto teplotu o +/- 2 °C upravit doprovod vlaku a v oddílových vozech si ji ve stejném rozsahu mohou upravit přímo cestující. K udržování nastavené teploty je klimatizační systém vybaven řadou čidel vně i uvnitř vozidla. Od okamžiku, kdy venkovní teplota dosáhne 19 °C, začne systém klimatizace upravovat také teplotu v interiéru vozidla. Při teplotě 32 °C pak udržuje automaticky rozdíl mezi vnější a vnitřní teplotou zhruba 4–8 °C, v závislosti na nastavené hodnotě korekce teploty. To je obvykle doporučený rozdíl v klimatizovaných prostorech.

Při vnější teplotě vzduchu nad 32 °C tak pracuje klimatizace na maximální výkon a teplota v interiéru závisí na technických možnostech chlazení a okolních vlivech. Snaha nastavit nižší teplotu v interiéru bude v takovém případě obvykle neúspěšná, protože klimatizace už nedokáže reagovat.

Aktuální teplotu ve vozidle však ovlivňuje množství dalších faktorů, jako jsou intenzita slunečního záření, vlhkost vzduchu, obsazenost vlaku či působení tepla z dalších elektrických zařízení (např. laptopů). Ale může to být také délka otevření dveří (pro nástup i do klimatizovaných oddílů), rychlost jízdy vlaku nebo charakter tratě (např. zda projíždí místy s tunely, nebo v otevřené krajině).

Správné ovládání klimatizace a postupy v případě některých jejích závad najdete v Procesních listech osobní dopravy V-19 v Příloze č. 1.



Ačkoli to na první pohled není zřejmé, vliv na správnou činnost klimatizace může mít také umístění zavazadel. Mohou totiž bránit cirkulaci vzduchu a tím negativně ovlivňovat správnou činnost teplotních čidel, omezit kapacitu průduchů vzduchu a podobně. U oddílových vozů je zase důležité uvědomit si, že postranní chodba není klimatizována, a proto je nutné nechat dveře kupé zavřené.

Činnost klimatizace v neposlední řadě negativně ovlivňuje její opakované vypínání a zapínání během krátkého času, např. kvůli „stahovačkám“, kdy je vypnuto napájení soupravy elektřinou. Problém se může vyskytnout hlavně tam, kde jsou výluky. Vypnutí a opětovné naběhnutí klimatizační jednotky potřebuje několik minut, během nichž se systém kalibruje a startuje kompresor chlazení. Pokud dochází k opakovanému odpojení a za-

Podrobné návody na ovládání zařízení jednotlivých typů vozů včetně klimatizačního zařízení jsou umístěny na intranetu ČD v záložce: Skupina ČD/Generální ředitelství/O18/ČD – Provozně-technické dokumenty.

pojení v krátkém čase, tedy rychleji, než klimatizace naběhne do plného výkonu, je nakonec zařízení mimo provoz delší čas, což může být v horkých dnech znát. Takže i když mohou mít cestující pocit, že klimatizace je porouchaná, v tomto případě o závadu nejde.

A ještě jeden podstatný detail – aby fungovalo větrání a chlazení, nesmí se samostatně vypínat kompresor a ventilátory. Právě tato dvě zařízení zajišťují v systému ochlazení vzduchu a jeho výměnu ve vozidle. ■



Prázdniny a železnice

Prázdniny a železnice k sobě patří už od časů monarchie. Ačkoli tehdy to možná nebyly prázdniny a dovolené, ale pobyt na letním bytě. Zkrátka se vyráželo z města a ti bohatší už mířili třeba do přímořských letovisek. S rostoucím sociálním zajištěním a vyššími příjmy státních zaměstnanců nebo kvalifikovaných dělníků v době první republiky se okruh lidí, kteří si mohli dovolit cestovat, postupně rozšiřoval.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv

A prakticky všichni cestovali vlakem. Letadlo, stejně jako auto, bylo opravdovým luxusem a velkým dobrodružstvím, které si mohli dovolit jen ti nejbohatší. Zato vlak byl cenově dostupný, pohodlný a přímé vozy v meziválečném období mířily z Prahy do celé Evropy včetně italských nebo chorvatských letovisek na pobřeží Jadranu.

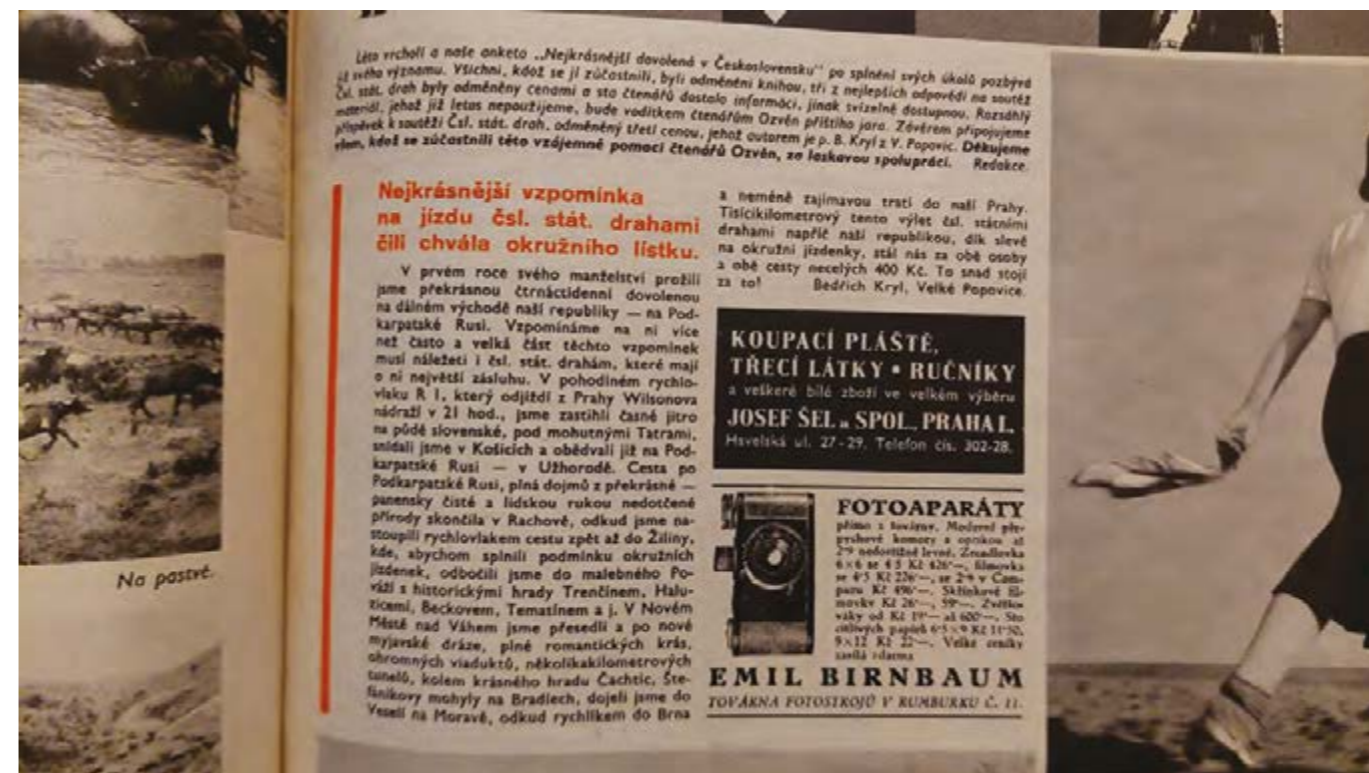
Ne všichni si však mohli dovolit zahraniční dovolenou, a tak bylo oblíbené i poznávání vzdálených koutů Československa. Pro Čechy měly nádech exotiky cesty na Slovensko a na Podkarpatskou Rus. Pro

obyvatele měst a průmyslových aglomerací byla turistika ve velehorách a pobyt na salaši skutečným prázdninovým dobrodružstvím. ČSD prázdninové cesty podporovaly nabídkou speciálních okružních jízd s platností prodlouženou až na 60 dní. Propagací dovolené a cestování vlakem po Československu připravil v roce 1936 ve spolupráci s ministerstvem železnic oblíbený časopis Ozvěny (viz foto).

Prázdninové speciály

V některých zemích tou dobou už existovaly dokonce hromadné rekreace pracujících. Vyznačovaly se jimi především komunistické a národně socialistické

režimy. Nejlépe zmapovaná je asi činnost nacistické organizace Kraft durch Freude (Radostí k síle), která byla jakousi „cestovkou“ jednotné nacistické odborové organizace Deutsche Arbeitsfront. Před válkou organizovala rekreaci pro miliony německých pracujících. Její neznámější projekt je rekreační objekt Prora na Rujáně u Baltského moře. Měl být největším rekreačním resortem na světě s délkou 4,5 kilometru a měl nabízet ubytování až pro 20 000 rekreatantů. To už si vyžádalo organizaci jejich příjezdu a odjezdu speciálními prázdninovými vlaky, hlavně z průmyslových oblastí důležitých pro nacistický režim.



Také v Československu začínaly ve 30. letech nabízet některé velké firmy a odborové organizace rekreaci. Její masový rozvoj pak nastal po válce prostřednictvím ROH – Revolučního odborového hnutí, jednotné odborové organizace zřízené v roce 1946. Jak taková rekreace vypadala v budovatelských 50. letech, zachycují dodnes populární komedie s Jaroslavem Marvanem Dovolená s Andělem a Anděl na horách, kde lze vidět také speciální odborářský vlak pro rekreaty z Prahy do Tater.

Podobné odborářské vlaky s rekreaty křížovaly celé Československo až do 80. let a zajišťovaly hromadné přesuny pracujících mířících na dovolenou po různých tratích. V tomto směru byla frekventovanou stanicí například Svoboda nad Úpou. Z Krkonoš jezdily přímé rekreační rychlíky dokonce až do Berlína.

Vlakem k moři

Vlakem se za rekreací hromadně cestovalo také k moři. Vedle pravidelných vlaků, které směřovaly k Černému moři do přímořských letovisek v Burgasu, Varně nebo Mangalii, se jezdilo i na sever k Baltu. Vlaky se jmény Rujana a Warnow jezdily v sezóně do Binzu a Warnemünde.

K tomu ČSD vypravovaly řadu speciálů pro cestovní kanceláře. Jejich boom začal

s uvolněním podmínek pro cestování v 60. letech 20. století. Například od poloviny května do konce října 1965 vyjelo z Československa 117 zvláštních rekreačních vlaků do Splitu, Rijeky, Burgasu, Varny a Konstance.

Takový vlak měl obvykle osm až deset lehátkových vozů, dva restaurační vozy a služební vůz pro zásoby na zpáteční cestu. Na dovolenou se v něm vydalo kolem 400 rekreatantů. Během cesty si mohli cestující koupit nápoje a v ceně bylo i stravování: 2x snídaně, 2x oběd a 2x večeře. Cesta z Prahy do Varny tenkrát trvala skoro dva dny a jen na chlazení potravin se nakládala zhruba tuna ledu. Několik dalších tun vážily zásoby jídla a nápojů. ČSD tenkrát disponovaly zhruba 280 lehátkovými vozy a v hlavní letní sezóně jich bylo v desítkách nočních vlaků turnusováno i více než 220.

Turistické speciály jezdily i v zahraničí. Například z NDR přes Československo jezdilo několik rekreačních vlaků, v nichž byly zařazené dokonce auto vozy. Ještě po roce 2000 jezdily turistické prázdninové vlaky ze severu Německa do Itálie a Chorvatska. Mnohdy se jednalo o autovlaky, které ušetřily rekreatantům dlouhou cestu přes Alpy.

Do Alp i k moři

V bývalém Západním Německu měly turistické speciály názvy jako UrlaubsExpress (Prázdninový expres) nebo Alpen-See-Express. Na těchto vlacích dojezdily slavné motorové jednotky VT 11.5 postavené v 50. let pro evropské rychlovlaky TEE. Jejich cíle neležely jen na hlavních tratích, ale i na horských lokálkách. Alpen-See-Express tak zajížděl z průmyslového Porúří do Bavorského lesa na lokálku, která vede z Plattlingu do bavorské Železné Rudy.

Hustá síť dálnic a rostoucí motorizace domácností v posledních dekádách postupně vytlačily železnici z prázdninové dopravy. A doslova poslední hřebíček pro speciální prázdninové vlaky znamenalo založení nízkonákladových leteckých společností.

Přesto železnice z prázdninového cestování úplně nezmizela – a možná se ještě vrátí na výsluní. Letní turistické vlaky stále jezdí z Budapešti a Vídně k Jadranu. Po loňské premiéře se letos vrátí Adriatic Expres z Varšavy přes Moravu do Koperu a Rijeky. A uplatňují se i vysokorychlostní vlaky. Pod značkou Eurostar Sun (dříve Thalys Sun) vypravuje stejnojmenná společnost sezónní prázdninové rychlovlaky z Amsterdamu a Bruselu na Azurové pobřeží do Marseille. ■

Více
fotografií
najdete
zde.



Rail Business Days 2026 jsou za námi, představili jsme například zmodernizovaný Stadler

Mezinárodní železniční veletrh Rail Business Days v Ostravě patří mezi nejvýznamnější železniční události roku. Je určený jak pro odbornou, tak pro laickou veřejnost a dala možnost výrobcům zařízení souvisejících s železnicí představit novinky.

Michal Makl | Foto: autor

Od úterý 9. do čtvrtka 11. června se v Ostravě konal veletrh a odborná konference Rail Business Days 2026. Celkem 130 vystavovatelů představilo své nejnovější výrobky a ukázalo technologie budoucnosti železniční dopravy. Na místě jsme samozřejmě nechyběli ani my. Do prostor výstaviště Trojhalí Karolina jsme tentokrát přivezli modernizovaný motorový vůz Stadler RS1, který postupně nahrazuje motorové vozy řad 810 a 814. Dále jsme představili jednu z nejnovějších lokomotiv Siemens řady 384 – dosahují rychlosti až 230 km/h a budou vozit především netrakovní jednotky ComfortJet a Railjet. Společnost Škoda Transportation představila bateriový RegioPanter druhé generace, který se pyšní vyšší kapacitou a řadou technologických vylepšení.

K vidění byla i další železniční kolejová vozidla. Kolegové z Polska přivezli lokomotivu Newag Griffin nebo historickou lokomotivu z roku 1975. A vystavovatelé se pochlubili i pracovními vozidly. Správa železnic představila speciální drážní vozidlo pro údržbu tratí a ČD Cargo jednu z modernizovaných lokomotiv řady 742. Návštěvníky také zaujal dvoupatrový lůžkový vůz ZSSK, který by měl jezdit i do Prahy.

Nahlédněte na veletrh společně s námi. Připravili jsme pro vás fotoreportáž. ■



Tondovo splněné přání



Nezisková organizace Zlatá rybka plní přání dětem s život ohrožujícím onemocněním nebo nemocí s nejistou prognózou. Prostřednictvím splněných přání přináší do jejich života i do života jejich rodin radost a chvíle, na které se nezapomíná. Jedním z dětí, kterým Zlatá rybka tentokrát spolu s námi pomohla splnit sen, byl sedmnáctiletý Tonda, velký milovník železnice.

Ohledně přání měl Tonda, který se léčí s onkologickým onemocněním, jasnou od první chvíle. Jeho největším snem bylo svézt se v kabině strojvedoucího legendárního Brejlovce. Jelikož má projeté všechny trasy ve svém okolí, vybral si svoji nejoblíbenější – trať z Klatov do Železné Rudy-Alžbětína. Tentokrát ji ale mohl zažít z úplně jiné perspektivy. Počasí velmi přálo, posádka lokomotivy se Tondovi

i jeho tatínkovi po celou dobu ochotně věnovala a odpovídala na všechny otázky. Pro mladého fanouška vlaků to byl nezapomenutelný den plný radosti a emocí. Podle jeho rozzářeného úsměvu bylo jasné, že na tuhle jízdu bude vzpomínat ještě dlouho. ■

» Zlatá rybka je nezisková organizace, která plní přání dětem s život ohrožujícím onemocněním nebo onemocněním s nejistou prognózou. Prostřednictvím splněných přání dává Rybka prostor dětské fantazii a přináší do života vážně nemocným dětem a jejich rodin radost a naději. Více na www.zlatarybka.cz



Když vykouzlí úsměv dětem lidé s dobrým srdcem

V tomto duchu se nesl letošní den dětí v dětském domově v Milovicích, dětském centru v Kolíně a v nemocnicích v Kolíně a Čáslavi. Do čtvrtého ročníku akce „Rozdej radost dětem v nemocnicích“, kterou pořádá Okresní sdružení hasičů Praha-západ s koordinátorkou Andreou Vancovou, se opět zapojily i ČD. Konkrétně kolegyně Jiřina Šoltová a Petr Šolta (jako maskot Pantík), kteří navíc oslovili další kolegy.

Obrátili se na pokladní, revizory a vlakové čtyry z RP ZAP Praha a RP ZAP Olomouc, aby přispěli buď finančně, nebo přímo dárky. Vlakvedoucí Pavel Dominik Rudolf věnoval dokonce 5 000 korun, vlakvedoucí Blanka Bubancová zase upletla deky, oblečení a chobotničky, které rozzářily dětem oči. Velké díky patří i vlakvedoucímu Dominikovi Bražinovi, který oslovil kolegy z ČD Restaurant a společně dětem poslali dárky a sladkosti.

Koordinátoři za vybrané peníze koupili dárky a dobroty. Velkou radost malým pacientům udělal náš maskot Pantík, který s dárky rozdával úsměvy, pózoval na fotografie a pomohl vytvořit sváteční atmosféru pro děti i rodiče.

Díky posíláme sponzorům: AŽD, autodopravě Bošina, PID, OSŽ, OSH Praha-Západ Libčice nad Vltavou-Letky, Caffébaru Iluze, salónu Michala Holinky a Lidušce Dušovské, která dětem napekla.

Jelikož pár dáreků zbylo, vyslyšeli kolegyně prosbu nemocnice v Havlíčkově Brodě a pojedou radost rozdat i tam.

Z původně jednorázové akce se stala tradice, která přináší radost dětem, jež musí svůj svátek trávit mimo domov. A díky našim zaměstnancům má stále větší sílu. ■



Národní den železnice 2026: 12.–13. září v Chebu

Přijďte se 12. a 13. září 2026 podívat do Chebu, kde vás v areálu místního depa čekají desítky historických i moderních železničních vozidel Českých drah, nostalgické jízdy, komentované prohlídky, tradiční noční show i bohatý doprovodný program pro celou rodinu. Součástí akce bude také možnost nahlédnout do nové opravárenské haly Českých drah. Podrobnosti o programu najdete pod příloženým QR kódem.



Svezte se Colours Expresem do Ostravy na festival

I letos vás svezeme na legendární festival Colours of Ostrava speciálním vlakem. Colours Expres vyrazí ve středu 15. července dopoledne z Prahy. A v neděli 19. července dopoledne vás pak vezmeme zase zpátky.



Startujeme zaměstnanecké slevy!

Využijte zaměstnaneckou slevu na vybraný sortiment ve Fanshopu Českých drah.

- 1 Vyberte si zboží, které se vám líbí a vložte ho do košíku.
- 2 Vypíšte jméno a příjmení, nebo se přihlaste.
- 3 Do pole Kód vouchery zadejte vaše SAP číslo.
- 4 Sleva se vám automaticky započítá.



Více informací najdete na našem intranetu nebo se obraťte na komunikace@cd.cz.

ČDFanshop

NOVÝ BENEFIT PRO ZAMĚSTNANCE ČD

eBenefit na vaší kartě Up ČR

- ✓ Kredit až 4 000 Kč podle mzdové kategorie a nástupu
- ✓ Přímo na vaší stravenkové kartě
- ✓ Platnost 24 měsíců
- ✓ zdraví | sport | kultura | vzdělávání | relaxace | cestování

Nárok na eBenefit mají zaměstnanci v pracovním poměru, v evidenci, po zkušební době.

Kredit eBenefit nahráváme postupně od dubna 2026 podle data vašeho nástupu.

Potřebujete pomoc?

info@upcz.cz, 241 043 111
ebenefit@cd.cz, 724 171 275
petra.vorlickova@cd.cz

POMŮČKA: ALS, AKAD, ARIT, TAR	PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČO- VACÍ ZAŘÍ- ZENÍ (ZKR.)	NAHÁČ (HISTOR.)	KBEL	JMÉNO PSÍKA	NĚMECKÝ ČIN	NERVOVÁ BOJOVÁ LÁTKA	SLOVENSKÉ HISTORICKÉ ÚZEMÍ	NÍZKÁ DŘEVINA	ODRAZ (MÍČE)	SLOVENSKÝ STYL	DÁŇSKÝ OSTROV	VYVOLAT (ATMOSFÉRU)	ČÁST ŽIDLE	POTĚ
JÍST (DĚTSKY)					KRÁTKÝ KABÁT				POŘADAČ					
ODSPODU					POLEDNÍ JÍDLO (SLOV.)				PRACKA MYS (KNIŽNĚ)					
1. ČÁST TAJENKY					2. ČÁST TAJENKY PAKOSTNICE									
	KOZÍ HLAS OMÁČKA (OBEČNĚ)				ZÁSTUP PAZNEHTNÍK			USAZENINA POPRAVČÍ		ŠPANĚLSKY ZLATO ŠPATNĚ				
ANGLICKÝ SLECHTIC				ANGLICKY ANNA SPZ ŽDARU N. SÁZAVOU			KOPNUTÍ 3. ČÁST TAJENKY			ZDALI PATŘÍČÍ EVĚ				STAROŘEK
DOTAZ						TLUMOK KAPROVITÁ RYBA			ZNAČKA KOSMETIKY LYŽE (ZASTAR.)					
ZAKLENÍ					ÚKON FIALKOVÁ SILICE			STAV BEZ TMY (SLOV.) PRACOVNÍ KOMBINEŽA						
	ZKYPŘÍT MOTYKOU	MRTVÝ JAZYK	ZÁJEM (ZASTAR.) OSTROV ATOLU				ZNAČKA TISKÁREN Kyselá POCHUTINA			ELEKR. NABITÁ ČÁSTICE JUDSKÝ KRÁL				
OLINA				AKNĚ JAPONSKÁ POTAPEČKA							ČESKÝ VÝROBCE DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ	NEMLUVNĚ (EXPR.)	TRUMF VBRIDŽI	
DRUH LEMURA					SLAVNOSTNÍ RĚC DRUH PEPRĚ				ZÁDUCHA VNIKNUTÍ					
POHOVKA						ČIVA VĚTRÍK (BÁS.)			ŠESTERECNÝ NEROST DERIVÁT AMONIAKU					
BALKÁNSKÝ POKRK						ZNAČKA POLÉVEK KORÝŠ				ZKRATKA AKADEMIE KOLEM				
SOUHLAS				MONGOLSKÝ ROLNÍK ČERNOMŮR. POLOOSTROV			NEROST HŇEDEL HLÍNA NA KORĚNECH							
CISTERNA				KNÍŽNÍ SPOJKA SVOLNOST				CHYBA (HOVOR.) KOSIT				OBYVATEL SVĚTADÍLU	NEDOSPĚLÝ JEDINEC (EXPR.)	
	STŘEŠNÍ ŽLAB	CHEMICKÉ SLOUČENINY	DVANÁCT MĚSÍCŮ OBRATNÝ KOUSEK			ĎÁBEL MÍSTO KLIDU			DŮSLEDEK ČAS					
STUD					ZŘETEL HRDINA (KNIŽNĚ)				VLASTNÍ LOSŮM DRUH GIBBONA					
VELKÝ VODNÍ PTÁK							RÁZ							
JANINSKÝ PAŠA				TVRZENÍ			BEDUÍNSKÝ PLAŠT			TÍM ZPŮSOBEM				
BAVLNĚNÁ TKANINA				STŘEDNÍ KAMBRIUM (GEOL.)			KAVKAZSKÝ TRSAČÍ HUDEBNÍ NÁSTROJ			A SICE				

Nápověda: První článek z nové rubriky Cestopis nás zavál do hlavního města Dánska. Od letošního jara se tam dostanete naší novou soupravou ComfortJet. Tímto moderním vlakem se tak podíváte až k Baltskému moři. Jaké zážitky tam na vás čekají?

Vyluštěnou tajenku křížovky zašlejte na e-mail komunikace@cd.cz, a to do 31. srpna 2026, a nezapomeňte uvést své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a.s. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jeho jméno i pracoviště.

Výhercem z minulého čísla je Václav Sládek z Centra interních služeb. Gratulujeme!

Vaše osobní údaje jsou zpracovávány v souladu s českými a evropskými právními předpisy.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky!

